

HUGO ALBERTO PEREIRA NEVES

A IMPORTÂNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE
NA ECONOMIA DO RIO GRANDE DO SUL (1890-1930)

Dissertação de Mestrado. Curso de
Pós-Graduação em História do Brasil,
da Universidade Federal do Paraná.

CURITIBA
1980

AGRADECIMENTOS

Sinceros agradecimentos à FURG, representada pela Professora Carmem Helena Braz Mirco, Chefe do Departamento de Biblioteconomia e História; à CAPES que, juntamente com a FURG, financiaram o Curso; aos Professores do Curso de Pós-Graduação em História do Brasil da UFPr, em particular à Professora Odah Regina Guimarães Costa, orientadora do trabalho, sem a participação da qual não seria possível sua realização; assim como à Professora Cecília Maria Westphalen, pela colaboração prestada durante todo o Curso.

Igualmente ao Dr. José Leni Krusser, Diretor da PORTOBRÁS no Rio Grande e seus funcionários; ao Dr. Joaquim da Silva Filho, Presidente da Biblioteca Riograndense e seus funcionários; às historiôgrafas Eni Barbosa e Denise Zullo Castro, do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, e à Professora Sílvia Holzschuh Fresteiro, pela revisão.

SUMÁRIO

| | Página |
|--|---------|
| Lista de tabelas | vi-viii |
| Lista de gráficos | ix-xiii |
| Lista de abreviaturas | xiv |
| 1. Introdução | 1-2 |
| 1.1. Conceituação do assunto | 2-3 |
| 1.2. Justificativa da escolha do tema | 3-5 |
| 1.3. Primeiras idéias | 5-6 |
| 1.4. Formulação da problemática | 6 |
| 1.5. Hipóteses de trabalho | 7 |
| 2. Metodologia | |
| 2.1. Métodos, técnicas e procedimentos operacionais | 8 |
| 2.2. Arquivos, bibliotecas e fontes | 9-12 |
| 2.3. Crítica das fontes | 13 |
| 2.3.1. Fundamentais | 13-15 |
| 2.3.2. Acessórias | 15-16 |
| 2.4. Revisão da literatura | |
| 2.4.1. Padrões correntes | 16-17 |
| 2.4.2. Levantamento bibliográfico | 17 |
| 2.4.3. Estudo do universo | 18 |
| 3. O Porto do Rio Grande no período de 1890-1930 | |
| 3.1. O quadro sócio-econômico | 19-23 |
| 3.2. Estudo do Porto. A navegação | 23-24 |
| 3.3. Situação do Porto antes da construção dos molhes | |
| 3.3.1. Notícias dadas por viajantes e historiadores | 24-27 |
| 3.3.2. Aspectos gerais do movimento portuário | 27-29 |
| 3.3.3. Companhias industriais e comerciais | 29-34 |
| 4. As obras na Barra e no Porto do Rio Grande | |
| 4.1. Projetos de John Clarke Hawkshaw e de Honório Bicalho | 35-38 |
| 4.2. Tentativas de construção dos molhes. Outros projetos | 38-41 |
| 4.3. Ação da Compagnie Française des Oeuvres du Port de Rio Grande do Sul | 41-53 |
| 4.4. Encampação das obras: ação do governo estadual no porto e do governo federal nos molhes. A política | |

| | Página |
|--|---------|
| de Borges de Medeiros | 54-59 |
| 4.5. Atuação da Cia. Swift e de outras companhias no processo de industrialização e no comércio em geral ... | 59-62 |
| 5. A política marítima durante a Primeira República, no Rio Grande do Sul | |
| 5.1. Relações comerciais através do Porto do Rio Grande . | 63-64 |
| 5.2. A dependência da economia gaúcha face ao Porto de Montevideu | 64-67 |
| 5.3. Importação através do Porto do Rio Grande | |
| 5.3.1. Do próprio país | 67-68 |
| 5.3.2. Do exterior | 68 |
| 5.3.3. Análise das mercadorias | 68-69 |
| 5.3.4. Preços, pesos, volumes e tributação | 69-71 |
| 5.4. Exportação através do Porto do Rio Grande | |
| 5.4.1. Para o próprio país | 71-72 |
| 5.4.2. Para o estrangeiro | 72-73 |
| 5.4.3. Análise das mercadorias | 73-77 |
| 5.4.4. Preços, pesos, volumes e tributação | 77-78 |
| 6. Estudo da conjuntura | |
| 6.1. As flutuações no comércio do Porto do Rio Grande (1890-1930)..... | 79-89 |
| 6.2. O estudo da conjuntura | 89-90 |
| Conclusão | 91-92 |
| Tabelas | 93-127 |
| Gráficos | 128-183 |
| Metrologia | 184 |
| Glossário | 185-186 |
| Anexo | 187-188 |
| Bibliografia | |
| 1 - Fontes manuscritas, datilografadas e mimeografadas | 189 |
| 2 - Fontes impressas | 189-195 |
| 3 - Obras de História | 195-196 |
| 4 - Obras de Metodologia | 196-197 |
| 5 - Obras diversas | 197 |
| 6 - Periódicos | 197 |

LISTA DE TABELAS

| Tabela | Página |
|---|--------|
| I Movimento de navios pela Barra do Rio Grande (1890-1930) | 94 |
| II Movimento de navios no Porto do Rio Grande (1890-1922) | 95 |
| III Movimento de navios no Porto Novo e no Porto Velho (1923-1930) | 96 |
| IV Renda das taxas da Barra e imposto do cais do Rio Grande (1890-1930) | 97 |
| V Exportações do Rio Grande do Sul pela Barra do Rio Grande e pela fronteira terrestre (1899-1930) | 98 |
| VI Peso em toneladas das mercadorias importadas do exterior através do Porto do Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas, Li- vramento, Quaraí, Uruguaiana, outros locais e o total do Rio Grande do Sul (1907-1930) | 99 |
| VII Valor das importações do exterior através do Porto do Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas, Livramento, Quaraí, Uruguaia- na e outros locais e o total do Estado do Rio Grande do Sul (1890-1930) | 100 |
| VIII Percentual da participação do Porto do Rio Grande na impor- tação total do exterior, do Estado do Rio Grande do Sul (1902-1930) | 101 |
| IX Destino das exportações do Estado do Rio Grande do Sul (1901-1930) | 102 |
| X Peso em toneladas das mercadorias exportadas para o exterior, através do Porto do Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas, Li- vramento, Quaraí, Uruguaiana, outros locais e o total do Rio Grande do Sul (1909-1930) | 103 |
| XI Valor das exportações para o exterior através do Porto do Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas, Livramento, Quaraí, Uru- guaiana e outros locais e o total do Estado do Rio Grande do Sul (1890-1930) | 104 |

| Tabela | Página |
|--|--------|
| XII Peso em toneladas das exportações totais do Rio Grande do Sul, através do Porto do Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas, Livramento, Quaraí, outros locais e o total do Estado (1907-1930) | 105 |
| XIII Valor das exportações totais do Rio Grande do Sul, através do Porto do Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas, Livramento, Quaraí, Uruguaiana e outros locais e o total do Estado do Rio Grande do Sul (1890-1930) | 106 |
| XIV Peso em toneladas das exportações pelo Porto do Rio Grande: para o Brasil e para o exterior (1909-1930) | 107 |
| XV Valor das exportações através do Porto do Rio Grande: para o Brasil e para o exterior (1890-1930) | 108 |
| XVI Destino das exportações do Porto do Rio Grande (1904-1930) | 109 |
| XVII Movimento comercial do Porto do Rio Grande com o exterior: deficits (1909-1930) | 110 |
| XVIII Movimento comercial do Porto do Rio Grande com o exterior: deficits e superavits (1890-1930) | 111 |
| XIX Movimento de mercadorias no Porto do Rio Grande (1920-1930) | 112 |
| XX Movimento de mercadorias no Porto Novo do Rio Grande (1918-1930) | 113 |
| XXI Movimento de mercadorias no Porto Velho do Rio Grande (1923-1930) | 114 |
| XXII Principais produtos da pecuária exportados pelo Rio Grande do Sul, na Primeira República, e a participação do Porto do Rio Grande | |
| a) Charque (1890-1930) | 115 |
| b) Couro (1890-1930) | 116 |
| c) Sebo (1900-1930) | 117 |
| d) Carne congelada (1919-1930) | 118 |
| e) Banha (1890-1930) | 119 |
| f) Lã (1890-1930) | 120 |

→

| Tabela | Página |
|--|--------|
| XXIII Principais produtos da agricultura exportados pelo Rio Grande do Sul, na Primeira República, e a participação do Porto do Rio Grande | |
| a) Cebola (1900-1930) | 121 |
| b) Arroz (1910-1930) | 122 |
| XXIV Principais produtos manufaturados, exportados pelo Porto do Rio Grande, na Primeira República | |
| a) Casimiras, cobertores, mantas e tecidos de lã em geral (1897-1930) | 123 |
| b) Brins e tecidos de algodão em geral (1901-1926) | 124 |
| c) Conservas de carne, peixe, frutas e legumes (1899-1930) | 125 |
| d) Biscoitos (1904-1915) | 126 |
| e) Charutos (1899-1912) | 127 |

LISTA DE GRÁFICOS

| Gráfico | Página |
|--|--------|
| 1 Total do número de entradas de navios pela Barra do Rio Grande (1890-1930) | 129 |
| 2 Total do número de saídas de navios pela Barra do Rio Grande (1890-1930) | 130 |
| 3 Tonelagem do movimento de navios pela Barra do Rio Grande - Entradas (1890-1930) | 131 |
| 4 Tonelagem do movimento de navios pela Barra do Rio Grande - Saídas (1890-1930) | 132 |
| 5 Total do número de entradas de navios no Porto do Rio Grande (1890-1922) | 133 |
| 6 Total do número de saídas de navios no Porto do Rio Grande (1890-1922) | 134 |
| 7 Tonelagem do movimento de navios no Porto do Rio Grande - Entradas (1890-1922) | 135 |
| 8 Tonelagem do movimento de navios no Porto do Rio Grande - Saídas (1890-1922) | 136 |
| 9 Total do número de entradas de navios no Porto Novo do Rio Grande (1923-1930) | 137 |
| 10 Total do número de saídas de navios no Porto Novo do Rio Grande (1923-1930) | 138 |
| 11 Total do número de entradas de navios no Porto Velho do Rio Grande (1923-1930) | 139 |
| 12 Total do número de saídas de navios no Porto Velho do Rio Grande (1923-1930) | 140 |

| Gráfico | Página |
|---|--------|
| 13 Tonelagem do movimento de navios no Porto Novo e no Porto Velho do Rio Grande - Entradas (1923-1930) | 141 |
| 14 Renda das taxas da Barra e imposto do cais do Rio Grande (em mil rês) (1890-1930) | 142 |
| 15 Peso em toneladas das exportações do Rio Grande do Sul pela Barra do Rio Grande e pela fronteira terrestre (1907-1930) | 143 |
| 16 Valor em contos de rês das exportações do Rio Grande do Sul pela Barra do Rio Grande e pela fronteira terrestre (1899-1930) | 144 |
| 17 Peso em toneladas das mercadorias importadas do exterior pelo Estado do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (1907-1930) | 145 |
| 18 Valor das mercadorias importadas do exterior pelo Estado do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (em mil rês) (1890-1930) | 146 |
| 19 Percentual da participação do Porto do Rio Grande na tonela- gem da importação do exterior pelo Estado do Rio Grande do Sul (1909-1930) | 147 |
| 20 Percentual da participação do Porto do Rio Grande no valor da importação do exterior pelo Estado do Rio Grande do Sul (em mil rês) (1902-1930) | 148 |
| 21 Exportações do Rio Grande do Sul para o Brasil e para o Ex- terior (peso em quilogramas) (1913-1929) | 149 |
| 22 Exportações do Rio Grande do Sul para o Brasil e para o exte- rior (valor em mil rês) (1901-1929) | 150 |
| 23 Peso em toneladas das exportações do Rio Grande do Sul para o exterior e a participação do Porto do Rio Grande (1909-1930) | 151 |
| 24 Valor das exportações do Rio Grande do Sul para o exterior e a participação do Porto do Rio Grande (em mil rês) (1890-1930) | 152 |
| 25 Peso em toneladas das exportações totais do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (1907-1930) | 153 |

⇒

| Gráfico | Página |
|--|--------|
| 26 Valor das exportações totais do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (em mil rês) (1890-1930) | 154 |
| 27 Peso em toneladas das exportações pelo Porto do Rio Grande para o Brasil e para o exterior (1909-1930) | 155 |
| 28 Percentual do peso das exportações pelo Porto do Rio Grande para o Brasil e para o exterior (1909-1930) | 156 |
| 29 Valor das exportações através do Porto do Rio Grande para o Brasil e para o exterior (em mil rês) (1890-1930) | 157 |
| 30 Percentual do valor das exportações do Porto do Rio Grande para o Brasil e para o exterior (1890-1930) | 158 |
| 31 Exportações do Porto do Rio Grande para o Brasil e para o exterior (peso em quilogramas) (1905-1930) | 159 |
| 32 Exportações do Porto do Rio Grande para o Brasil e para o exterior (valor em mil rês) (1904-1930) | 160 |
| 33 Total das exportações do Porto do Rio Grande para o Brasil e para o exterior (valor em mil rês) (1913-1930) | 161 |
| 34 Movimento comercial do Porto do Rio Grande com o exterior - deficits (peso em toneladas) (1909-1930) | 162 |
| 35 Movimento comercial do Porto do Rio Grande com o exterior - deficits e superavits (valor em mil rês) (1890-1930) | 163 |
| 36 Movimento de mercadorias no Porto do Rio Grande em face da documentação do DEPREC (em toneladas) (1920-1930) | 164 |
| 37 Movimento de mercadorias no Porto Novo (1918-1930) e no Porto Velho (1923-1930) em face da documentação da PORTOBRÁS e da Secretaria dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (peso em toneladas) | 165 |
| 38 Exportação total de charque do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (peso em quilogramas) (1890-1930) | 166 |
| 39 Exportação total de charque do Rio Grande do Sul (1890-1930) e a participação do Porto do Rio Grande (1906-1930) (valor em mil rês) | 167 |

| Gráfico | Página |
|---|--------|
| 40 Exportação total de couro do Rio Grande do Sul (1921-1930) e a participação do Porto do Rio Grande (1890-1930) (peso em quilogramas) | 168 |
| 41 Exportação total de couro do Rio Grande do Sul (1890-1930) e a participação do Porto do Rio Grande (1906-1930) (valor em mil réis) | 169 |
| 42 Exportação total de sebo do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (1900-1930) (peso em quilogramas) | 170 |
| 43 Exportação total de sebo do Rio Grande do Sul (1900-1930) e a participação do Porto do Rio Grande (1906-1930) (valor em mil réis) | 171 |
| 44 Exportação total de carne congelada do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (peso em quilogramas) (1919-1930) | 172 |
| 45 Exportação total de carne congelada do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (valor em mil réis) (1919-1930) | 173 |
| 46 Exportação total de banha do Rio Grande do Sul (1890-1930) e a participação do Porto do Rio Grande (peso em quilogramas) | 174 |
| 47 Exportação total de banha do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (valor em mil réis) (1890-1930) | 175 |
| 48 Exportação total de lã do Rio Grande do Sul (1890-1930) e a participação do Porto do Rio Grande (peso em quilogramas) | 176 |
| 49 Exportação total de lã do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (valor em mil réis) (1890-1930)..... | 177 |
| 50 Principais produtos derivados da pecuária exportados pelo Porto do Rio Grande (peso em quilogramas) (1890-1930) | 178 |
| 51 Principais produtos derivados da pecuária, exportados pelo Porto do Rio Grande (valor em mil réis) (1906-1930) | 179 |
| 52 Principais produtos da agricultura, exportados pelo Porto do Rio Grande (peso em quilogramas) (1900-1930) | 180 |
| 53 Principais produtos da agricultura, exportados pelo Porto do Rio Grande (valor em mil réis) (1906-1930) | 181 |
| 54 Principais produtos manufaturados, exportados pelo Porto do Rio Grande (peso em quilogramas) (1897-1930) | 182 |

| Gráfico | Página |
|---------|---|
| 55 | Principais produtos manufaturados, exportados pelo Porto do Rio Grande (valor em mil rês) (1897-1930) 183 |

LISTA DE ABREVIATURAS

| | |
|-----------|---|
| AHRGS | Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul |
| CAPES | Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior |
| DEPREC | Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais |
| DNPVN | Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis |
| PORTOBRÁS | Empresa Brasileira de Portos S.A. |
| RIHGRS | Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul |
| UFPr | Universidade Federal do Paraná |

1. INTRODUÇÃO

As necessidades do ser humano, segundo todos os autores, são as relacionadas com a alimentação, vestuário e habitação, seguindo-se uma infinidade de outras, mas que dependem sempre das primárias, mencionadas acima.

Mas, para o homem civilizado, um quarto elemento pode ser acrescentado, que é o transporte.

O transporte nada produz. Leva apenas os produtos de um local para outro, como também o próprio indivíduo. Enfim, é apenas uma prestação de serviços.

Os portos sempre desempenharam papel fundamental na História, desde a Antigüidade.

Não é intenção descrever ou mencionar povos e atividades comerciais do passado, mas sim o estudo de um porto brasileiro, num determinado período da História do Brasil.

O assunto do presente trabalho será o transporte marítimo de mercadorias do Rio Grande do Sul, através do Porto do Rio Grande e da Barra do Rio Grande, durante o período de 1890-1930.

Serão considerados os valores e os volumes das importações e exportações, para se obter a medida da participação do Porto na economia sul-rio-grandense, na Primeira República.

Serão analisados os fatores geo-históricos que contribuíram para a construção dos molhes e do Porto Novo do Rio Grande, bem como as transformações operadas na economia do Estado.

A construção do Porto Novo e as obras na Barra não corresponderam,

na íntegra, ao que se esperava, continuando o comércio sul-rio-grandense dependendo, em boa parte, do Porto de Montevideu.

A política tributária, tanto estadual como federal, contribuiu para que o objetivo de tornar o Porto do Rio Grande o principal escoadouro do comércio do Estado não fosse atingido, apesar da encampação das obras da Cie.Française haver sido realizada com vistas a um melhor desempenho social dos serviços portuários, em proveito da economia rio-grandense.

Ao contrário do que se esperava, aumentaram as exportações Livramento via Montevideu, com reflexos na economia rio-grandense, pesando na balança comercial brasileira, resultantes da inadequação da política econômica estadual e federal.

O Porto do Rio Grande, no período estudado, integra-se perfeitamente dentro do sistema capitalista vigente, recebendo as suas vantagens e desvantagens.

1.1. CONCEITUAÇÃO DO ASSUNTO

O presente trabalho abrangerá apenas a conjuntura compreendida entre os anos 1890-1930, não englobando, portanto, toda a história do Porto.

O estudo dos portos deve ter um destaque especial, mas pouco tem sido pesquisado no Brasil, sendo que até o momento nada foi feito no Rio Grande do Sul.

Sobre o Porto do Rio Grande, são encontrados relatórios oficiais a respeito de sua administração e trabalhos de engenheiros sobre as obras da Barra, mas exclusivamente técnicos.

A pesquisa será também o ponto de partida para outras, pois abrangerá parte do Período Republicano, restando os Períodos Colonial e Impe-

rial, assim como a República até os dias atuais.

O assunto abrangerá uma localidade gaúcha, mas ligada, e muito, a uma conjuntura maior: toda a economia sul-rio-grandense, que, por sua vez, está contida dentro da nacional. Enfim, será uma contribuição para a História Econômica do Brasil. (Mapa nº 1.)

1.2. JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TEMA

1.2.1. O pequeno número de trabalhos de cunho científico e de caráter quantitativo, em relação ao Porto do Rio Grande e a necessidade de inseri-lo no contexto da história marítima e econômica do Atlântico, leva à escolha do referido porto para objeto deste estudo.

1.2.2. O Porto do Rio Grande é o único porto marítimo do Estado e o escoadouro natural da produção gaúcha, constituindo um dos principais sustentáculos da economia local e estadual, componente da vida marítima atlântica.

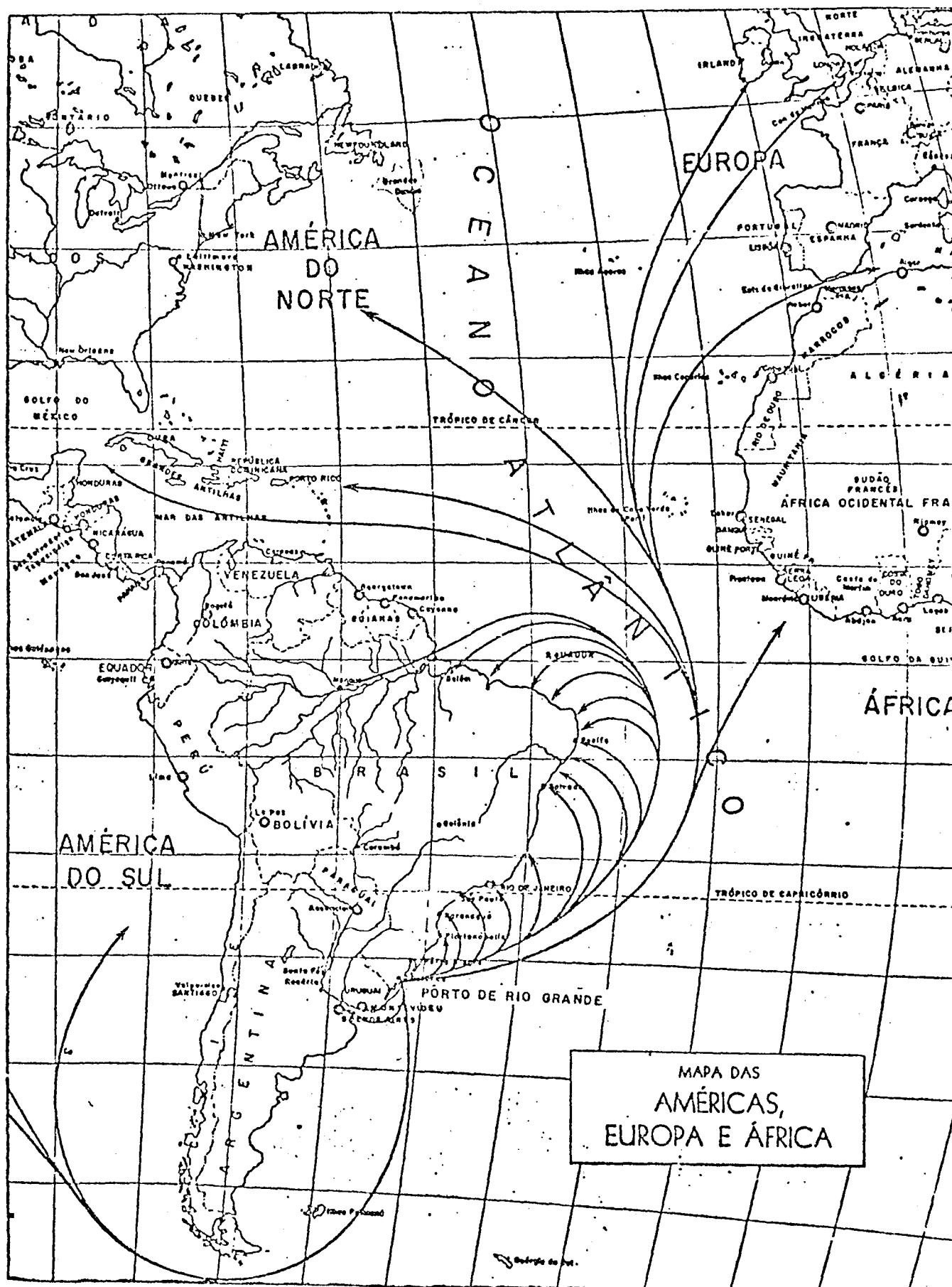
1.2.3. Trata-se de assunto importante e ainda pouco explorado em história: a vida portuária.

1.2.4. O período de 1890-1930 oferece alguns dados contínuos e homogêneos sobre exportação e importação, permitindo a organização de séries fundamentadas em documentação existente nos arquivos locais e estaduais, permitindo um tratamento quantitativo da problemática.

1.2.5. Apresentam-se, ainda hoje, interpretações incompletas e passíveis

MAPA Nº 1

O PORTO DO RIO GRANDE E AS AMÉRICAS, EUROPA E ÁFRICA - s.d.

FONTE: SOUZA, José M.L. Santos. *Gênese de um superporto.*

de uma revisão, principalmente no que se refere à história do Porto do Rio Grande e aos molhes, com sua importância no melhoramento do Porto, que serão esclarecidas mediante pesquisa em fontes, como relatórios que permitem estudo aprofundado das importações e exportações, contratos, mensagens do Executivo, legislação relacionada com a construção do Porto Novo e dos molhes, inventários e outros, existentes no arquivo da PORTOBRÁS, antigo DNPVN, assim como em outros arquivos, como o do DEPREC e bibliotecas.

1.3. PRIMEIRAS IDÉIAS

O estudo dos portos, no Brasil, é assunto recente e quase inexplorado, pelo menos até então, pelos pesquisadores brasileiros.

À primeira vista, parece ser um tema fácil, com ampla documentação e à disposição de quem se mostrar interessado.

O Porto do Rio Grande, desde a fundação em 1737, ficou sendo o escaudouro natural do comércio sul-rio-grandense, salvo num curto período, de 1763 a 1776, quando ocorreu a ocupação espanhola, decorrente da Guerra dos Sete Anos.

Depois dessas considerações, torna-se óbvia a importância desse porto com relação aos lacustres de Porto Alegre e Pelotas, situados dentro da Lagoa dos Patos.

Mas se a primeira idéia parece fácil, logo a seguir vem um problema grave: a falta de documentação original.

Fato comum no Brasil é a falta de arquivos conservados, devido à negligência dos administradores, fato bem conhecido, apesar do alerta dos historiadores, como José Honório Rodrigues.

O mesmo ocorreu na cidade do Rio Grande sobre o movimento marítim-

mo, onde pouco foi conservado nos arquivos das repartições públicas.

Primeiramente, foi o Arquivo da Capitania dos Portos, que, com documentação desde o Império, foi incinerado em 1963.

Depois foi a vez do Arquivo da Alfândega do Rio Grande, desaparecido em 1973.

Finalmente, em 1975 foi destruído o Arquivo da Praticagem da Barra do Rio Grande, cujo início era de 1846.

1.4. FORMULAÇÃO DA PROBLEMÁTICA

O presente trabalho objetiva participar das correntes universais predominantes na moderna historiografia, realizando o estudo do Porto do Rio Grande.

Para atingir esse objetivo, surgem diversos problemas, devido a interpretações errôneas que subsistem até hoje.

Dúvidas existem que, da melhor maneira, serão solucionadas. Dentre elas, podem-se citar:

- Até que ponto o Porto do Rio Grande participou do comércio exterior do Rio Grande do Sul, durante a Primeira República?
- Até onde a construção do Porto Novo e dos molhes na Barra contribuíram para o crescimento da economia gaúcha?
- A política econômico-financeira sul-rio-grandense, no período, influenciou no comércio do Porto do Rio Grande?
- Até que ponto foi viável, economicamente, para o Porto do Rio Grande, a encampação das obras da Cie. Française?

1.5. HIPÓTESES DE TRABALHO

1.5.1. As obras da Compagnie des Oeuvres du Port de Rio Grande do Sul, da construção do Porto Novo e dos molhes da Barra (1909-1918) tornaram o Rio Grande do Sul mais participante na vida marítima do Atlântico. Assim, o aumento do movimento portuário está diretamente ligado à construção e utilização dos molhes da Barra do Rio Grande.

1.5.2. A construção dos molhes resultou em maior segurança para os navios que transitam pela barra, rumo aos portos do Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, pois, antes de sua construção, representava um grande perigo para a navegação.

1.5.3. A encampação da Compagnie des Oeuvres du Port de Rio Grande do Sul, por parte do governo estadual em 1918, pela não conclusão das obras e sobretudo pela política tributária, que muito prejudicou o desenvolvimento da economia gaúcha, veio fazer com que o Porto do Rio Grande não alcançasse seu objetivo de tornar-se grande exportador do Rio Grande do Sul.

1.5.4. A falta de estrada de ferro ligando Porto Alegre à cidade do Rio Grande também foi fator condicionante da menor movimentação do Porto.

2. METODOLOGIA

2.1. MÉTODOS, TÉCNICAS E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

2.1.1. O método histórico constitui o instrumental básico operacional, orientando todo o trabalho desenvolvido na dissertação, incluindo a aplicação das técnicas da heurística, da crítica e da hermenêutica.

2.1.2. Serão utilizadas técnicas qualitativas, que objetivam a obtenção de dados e informações que levam à avaliação qualitativa, e técnicas quantitativas, que visam obter dados e informações numéricas daquilo que pode ser quantificado.

2.1.3. Serão organizados tabelas e gráficos, que darão representação da realidade.

2.1.4. Serão estudadas as variáveis relacionadas com o comércio nacional e internacional, como importação, exportação, tonelagem, valor e principais produtos da economia gaúcha: couro, carne, charque, sebo, lã, cebola, arroz e outros.

2.1.5. O período abrangido é posterior à adoção, por parte do governo brasileiro, do sistema decimal, mas caso sejam empregados nos relatórios pesos ou volumes em termos arcaicos, serão convertidos para o atual sistema de pesos e medidas.

2.2. ARQUIVOS, BIBLIOTECAS E FONTES

Para a coleta dos dados necessários, foram utilizados os seguintes arquivos e fontes:

- Arquivo do DEPREC
- Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul
- Arquivo da PORTOBRÁS
- Biblioteca do DEPREC em Porto Alegre
- Biblioteca do Departamento de História da UFPr
- Biblioteca da FURG
- Biblioteca particular do Sr. Olavo Albuquerque
- Biblioteca Riograndense

a) *Arquivo do DEPREC*

Os arquivos do DEPREC, tanto no Rio Grande como em Porto Alegre, nada possuem da documentação sobre o movimento marítimo e comercial do Rio Grande do Sul, conservando apenas o que se refere ao funcionalismo.

b) *Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul*

Juntamente com o da PORTOBRÁS, forma os redutos da existência de documentação original no que se refere ao comércio exterior do Rio Grande do Sul.

Fontes primárias:

- Códice da Fazenda: Livro nº 527
- Códice da Fazenda: Balanços e balancetes provinciais e estaduais
- Documentação avulsa da Fazenda
- Estatística

- o Grupo de correspondência: Relações Exteriores
- o Grupo Marinha

c) *Arquivo da PORTOBRÁS*

A única repartição, no Estado do Rio Grande do Sul, relacionada com atividades portuárias, que mantém até o presente um arquivo original, é a PORTOBRÁS, na cidade do Rio Grande.

A documentação tem início com relatórios manuscritos do Império, no ano de 1876, até os dias atuais, além de uma rica mapoteca com plantas e mapas das vias navegáveis do Rio Grande do Sul.

Os relatórios que interessam ao período estudado são assim discriminados:

- o Manuscritos intitulados Comissão de Obras da Barra e Porto do Rio Grande do Sul, anos de 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1900, 1901, 1902, 1903, 1906 e 1912, o último sob o título de Fiscalização das Obras do Porto do Rio Grande do Sul.

- o Datilografados e manuscritos, sob o título de Departamento Nacional de Portos e Navegação, anos de 1914, 1924, 1925, 1926 e 1927. Sob a denominação de Inspetoria Federal do Porto do Rio Grande do Sul, os anos de 1928, 1929 e 1930.

d) *Biblioteca do DEPREC em Porto Alegre*

A Biblioteca Riograndense possui a maior coleção de relatórios governamentais do Rio Grande do Sul, pouco possuindo a Biblioteca Pública de Porto Alegre.

Mas as séries da Biblioteca Riograndense não estão completas, sendo que na do DEPREC em Porto Alegre existem os exemplares que faltam na anterior, ou seja, os Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul, anos de 1918 e 1919.

e) *Biblioteca do Departamento de História da UFR*

Possui obras de História, Metodologia e diversas.

f) *Biblioteca da FURG*

Como a anterior, possui obras de História, Metodologia e diversas em geral.

g) *Biblioteca particular do Sr. Olavo Albuquerque*

Os relatórios da Intendência Municipal do Rio Grande algumas vezes apresentam importantes dados quantitativos sobre o comércio do Município, através do Porto, com os demais estados e com o exterior.

Apenas a Biblioteca Riograndense possui a coleção completa, e, como não é permitido o uso de xerox para a reprodução de páginas dos relatórios, foi de grande utilidade a concessão para consulta, por parte do pesquisador, de sua biblioteca, sendo utilizados Relatórios da Intendência do Município do Rio Grande dos anos de 1906, 1909, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 e 1919.

h) *Biblioteca Riograndense*

Nela está contida a maior coleção de relatórios oficiais do Rio Grande do Sul, tanto estaduais como federais, onde são encontrados dados quantitativos sobre o comércio do Porto do Rio Grande com os demais estados do Brasil e com o exterior.

As Mensagens do Executivo Estadual são, algumas vezes, importantes fontes, vindo complementar no estudo presente os Relatórios da Secretaria da Fazenda.

Foram os seguintes impressos consultados na Biblioteca Riograndense:

o Almanak Literario e Estatistico do Rio Grande do Sul, anos de 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899,

1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916 e 1917.

○ Anuário do Estado do Rio Grande do Sul, anos de 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911 e 1912.

○ Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado, anos de 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929 e 1930.

○ Relatórios do Ministério da Fazenda, anos de 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1915, 1916, 1917, 1918 e 1926.

○ Relatórios da Directoria de Estatística Commercial, anos de 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922 e 1923.

○ Relatórios da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul, anos de 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919 e 1920.

○ Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul, anos de 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929 e 1930.

2.3. CRÍTICA DAS FONTES

2.3.1. Fundamentais

2.3.1.1. Arquivo da PORTOBRÁS

A única repartição pública do Estado do Rio Grande do Sul, relacionada com atividades portuárias, que mantém até hoje um arquivo com documentação original é a PORTOBRÁS S.A., na cidade do Rio Grande.

No momento, não conta a entidade com um arquivista, estando todo o arquivo que possui, como também a biblioteca e mapoteca especializada em assuntos marítimos, em más condições, com grande perspectiva de perder, em pouco tempo, tão rica fonte da História Econômica do Estado, nela estando contida documentação não só do Porto do Rio Grande mas dos demais (fluviais e lacustres) do Rio Grande do Sul.

Considerando a falta de uma pessoa responsável pelo arquivo, o fichário elaborado há muitos anos não corresponde mais à ordem e à quantidade dos documentos reais.

A documentação tem início com relatórios manuscritos do Império, de 1876 até os dias atuais.

Entretanto, a coleção não está completa, faltando inúmeros exemplares, notadamente do período da construção dos molhes e do Porto (1910-1918), salvo os anos de 1912 e 1914, o que é uma perda irreparável, caso não sejam mais localizados.

O acervo deste órgão é de enorme valor, pois permite vários anos de trabalho para uma equipe de pesquisadores, sendo urgente a necessidade de preservar para o futuro, mediante as medidas acima mencionadas.

Os relatórios não são uniformes nas informações sobre o comércio e navegação. Apresentam de maneira minuciosa os serviços prestados, pois essa sempre foi a função da repartição, até há pouco tempo conhecida pela sigla DNPVN. Além dos serviços e fiscalização, em alguns relatórios

são inseridos dados estatísticos sobre entradas e saídas de navios pela Barra do Rio Grande, com a tonelagem e tripulação, nacionalidade dos barcos, importação, exportação e outros fatores portuários. Mas não numa sequência lógica, pois em diversos consta apenas a prestação de serviços.

Por outro lado, faltam páginas em alguns relatórios, além de estarem sofrendo a ação do tempo, sendo o papel empregado frágil, fragmentando-se devido à ação corrosiva da tinta.

Seu valor é grande, pois os relatórios impressos são baseados nestes originais, portanto com assinaturas de engenheiros, hoje personalidades históricas nas obras do Porto e Barra. Salvo os escritos em papel de seda, são fáceis de serem lidos, mesmo considerando que há importantes anotações a lápis.

Para um estudo profundo da construção dos molhes e Porto, o arquivo da PORTOBRÁS sempre será uma fonte primária e indispensável, por sua coleção original.

2.3.1.2. Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul

A primeira característica da repartição é a excelente organização da documentação manuscrita, estando toda devidamente classificada e catalogada em maços guardados em latas, o que facilita a localização rápida e precisa. Os relatórios, balanços, mensagens do Executivo e outros, quando no caso de impressos, igualmente estão situados dentro das técnicas bibliotecárias.

Conta a entidade com uma biblioteca, também dentro das normas da Biblioteconomia e Documentação.

Outro detalhe muito importante é a existência de relativo número de documentos do Período Colonial e a grande abundância do Período Imperial, que constitui a maior parte do acervo.

Entretanto, o mesmo não ocorre com a República, faltando a maior parte da documentação das secretarias e repartições públicas do Estado.

A excelente equipe de historiôgrafos, arquivistas e bibliotecários da instituição declara que as diversas repartições públicas não enviam a documentação de seus arquivos mortos, daí não ter aumentado nos últimos tempos o volume total do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.

Felizmente, o pouco que existe sobre a República abrange os primórdios da Primeira (1889-1930), mais precisamente até 1914, sendo mais fragmentária a partir desta data.

2.3.2. Acessórias

2.3.2.1. Arquivo do DEPREC

Pouco existe no arquivo da repartição, na cidade do Rio Grande, no que se refere ao comércio, salvo sobre o funcionalismo.

O motivo da carência de documentos foi um incêndio ocorrido em 1957, que destruiu o arquivo; de outro lado, a queima sistemática da documentação pela própria repartição.

Na pequena biblioteca da entidade existe uma coleção de boletins sobre as transações comerciais, mais completa depois de 1960, sendo que, antes desta data, o movimento comercial do Estado está contido nos Relatórios da Secretaria da Fazenda, ou em folhas datilografadas.

2.3.2.2. Biblioteca Riograndense

Entidade particular, mas de utilidade pública, é a maior do Rio Grande do Sul e a terceira do Brasil, com duzentos mil volumes, além de

uma mapoteca e pequeno museu.

Sua coleção de relatórios é a mais completa existente, abrangendo um período anterior a 1950, o que interessa no presente trabalho.

Embora particular, o acesso é facilitado, mas, por medida de segurança e conservação das obras, a maior parte não pode ir para o aparelho de xerox, sendo necessário copiar em fichas os elementos que interessam aos pesquisadores.

2.4. REVISÃO DA LITERATURA

2.4.1. Padrões correntes

Quanto ao estudo dos portos brasileiros, até o momento pouco tem sido tratado pelos pesquisadores nacionais, não ocorrendo o mesmo no exterior.

Na França, dois autores merecem destaque especial: Fernand Braudel, o pioneiro do assunto, autor de *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'Époque de Philippe II*, e Pierre e Huguette Chaunu, com sua monumental obra *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*.

Mas o que importa é como o assunto está sendo tratado pelos historiadores brasileiros, visto que pouco tem sido pesquisado, embora o tema seja fundamental para a História Econômica do Brasil.

No Brasil, a primeira pesquisa sobre portos partiu da Professora Cecília Maria Westphalen, que publicou, em 1962, seu primeiro trabalho.¹

¹O Porto de Paranaguá no ano de 1826. *Boletim*, do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná. Curitiba (2). 1-47 p. il. 1962.

Assim, no Paraná, o Porto de Paranaguá tem recebido importantes cuidados por parte da historiadora, que, mediante pesquisas pacientes no Brasil e no exterior (Portugal, Inglaterra, Chile, Argentina e Uruguai), conseguiu os dados quantitativos, que permitiram a reconstitu   histórica do Porto de Paranaguá, tanto no Brasil Col nia, como no Brasil Império.

Sendo a única pessoa que pesquisou até o momento, de maneira correta, um assunto semelhante a esta disserta  , todos os seus trabalhos estão contidos no levantamento bibliográfico efetuado.

Em 1966, o Professor José Roberto do Amaral Lapa apresentou importante estudo em concurso de doutoramento, tendo sido publicado em 1968, sob o título *A Bahia e a Carreira da  ndia*. Esta obra abrange o Porto de Salvador no Período Colonial, nos séculos XVI, XVII e XVIII. Apesar da longa fase de História do Brasil tratada, não esgota todo o material a ser ainda pesquisado dentro das normas quantitativas. Infelizmente, a pesquisa sobre o Porto de Salvador não foi prosseguida pelo Professor Amaral Lapa ou por outro pesquisador.

Resta, assim, um vasto campo para os historiadores, que poderão fazer importantes trabalhos quantitativos sobre os portos brasileiros, permitindo a reconstitu   da história marítima do Atlântico.

2.4.2. Levantamento bibliográfico

O assunto não foi pesquisado até o momento pelos historiadores brasileiros, daí não existir uma bibliografia dentro das técnicas quantitativas, salvo a da Professora Cecília Maria Westphalen.

Assim, os arquivos e relatórios serão a base da pesquisa, seguidos de obras de História, Metodologia e diversas em geral, conforme a bibliografia no final do trabalho. ⇒

2.4.3. Estudo do universo

Pelo exposto anteriormente, a bibliografia sobre o estudo de portos ainda é pobre, daí a inexistência de trabalhos de revisão no Brasil.

Mesmo sobre Metodologia, pouco existe, pois um dos únicos pesquisadores brasileiros que se dedica a este assunto é José Honório Rodrigues, que na sua obra *Teoria da História do Brasil*, ao referenciar os autores de trabalhos de História Econômica do Brasil, não cita nenhum que tenha realizado trabalho sobre portos.

3. O PORTO DO RIO GRANDE NO PERÍODO DE 1890-1930

3.1. O QUADRO SÓCIO-ECONÔMICO

A maioria da população do Município do Rio Grande é de origem portuguesa, iniciando pela grande imigração açoriana no século XVIII,¹ prosseguindo sempre a entrada de portugueses, tanto das ilhas do Atlântico como do próprio continente.

No século XIX ocorreu maior entrada de estrangeiros, principalmente alemães e italianos, mas poucos se fixaram na região litorânea, seguindo para outras áreas do Estado, fundando colônias agrícolas, hoje importantes centros industriais na Zona da Serra (italianos) e no Vale do Rio dos Sinos (alemães).

Mesmo assim, alguns imigrantes alemães e italianos permaneceram no Rio Grande e, juntamente com os portugueses, teriam grande influência na economia local, tanto no setor comercial como no industrial.

O imigrante no Município do Rio Grande deu grande contribuição aos setores secundário e terciário, como será visto a seguir nas companhias industriais e comerciais; salvo os portugueses, que também prestaram relevantes serviços no setor primário: agricultura e pesca.

Quanto ao elemento nacional, este lidaria em todos os setores, notadamente na pecuária, atividade sempre básica em todo o Rio Grande do Sul.

¹LAYTANO, Dante de. *Legado luso-açoriano na formação do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais, 1974.

As pesquisas do Professor Dante de Laytano demonstram que os descendentes dos açorianos na primeira geração começaram a abandonar a agricultura pela pecuária, fonte mais rendosa e segura.

Os recursos econômicos da região são vários, sendo que há um importante fator a considerar: a área do Município do Rio Grande era bem maior (Mapa nº 2), visto Santa Vitória do Palmar, na época, pertencer ao Rio Grande.

Sucede que a área de Santa Vitória do Palmar, situada no extremo-Sul do Brasil, se salienta pela forte pecuária, sendo grande exportadora de couro e lã, pois tanto o rebanho bovino como o ovino são importantes.

Quanto ao Município do Rio Grande propriamente dito, os principais recursos naturais são relacionados com a agricultura e a pesca, sendo a pecuária situada em plano inferior.

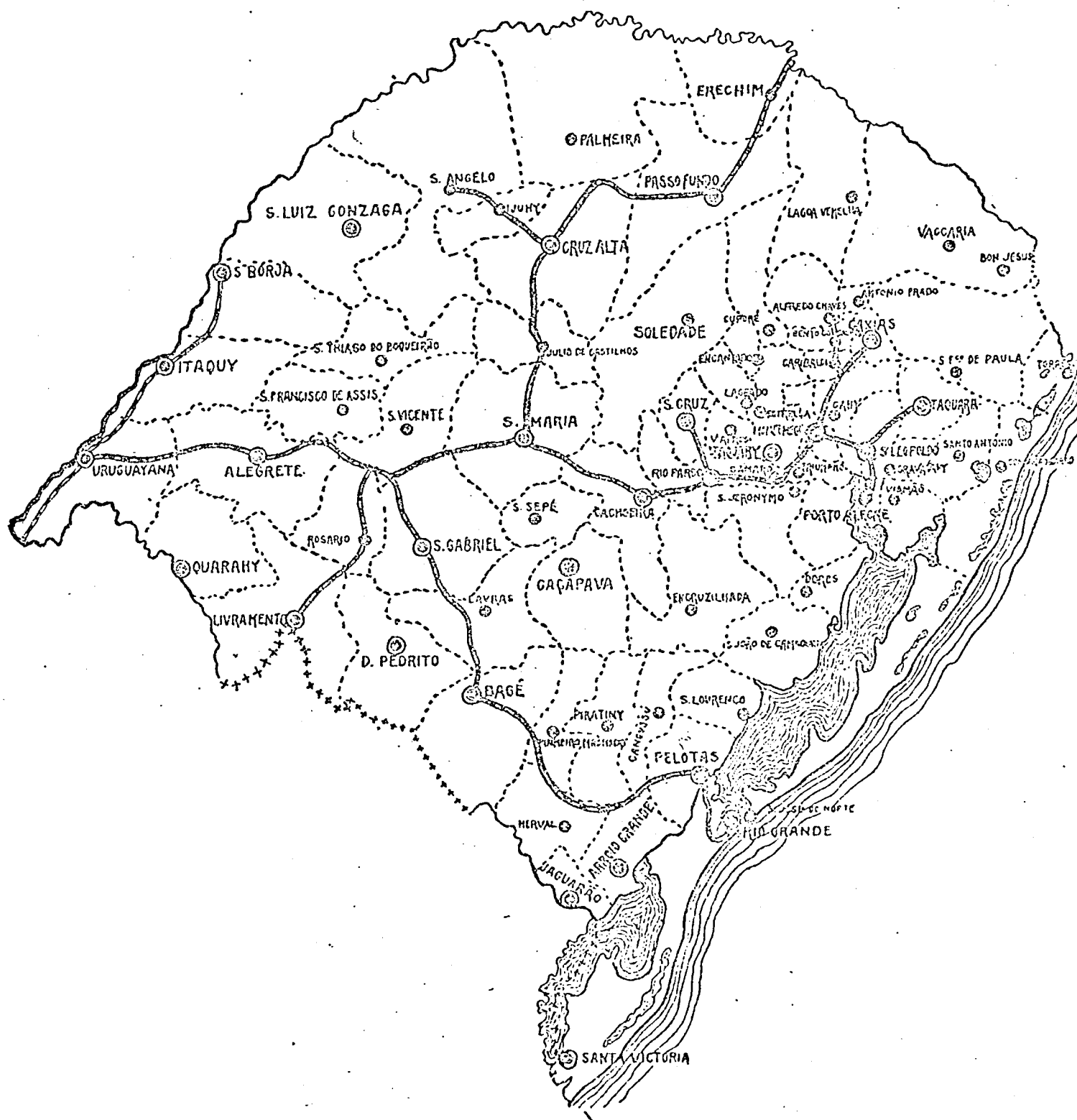
Como o período a ser estudado abrange uma fase em que Rio Grande e Santa Vitória do Palmar formam um todo, a pecuária é destaque na economia.

Quanto ao setor agrícola, o grande produto que aparece no período é cebola, que foi largamente exportada (Tabela XXIII a; Gráficos 52-53). Além da cebola, o arroz merece algum destaque, do qual, atualmente, o Município é grande produtor e exportador. No entanto, não ocorreu o mesmo com hortaliças, legumes e frutas, que serviram para a indústria alimentícia local (Tabela XXIV c; Gráficos 52-53).

Os grandes produtos de exportação do Rio Grande do Sul, como fumo, farinha de mandioca e feijão, não foram culturas do Município, nem mesmo o trigo, que tanto destaque teve nas exportações pelo Porto do Rio Grande, no final do Período Colonial, conforme se observa na obra de Antônio José Gonçalves Chaves.²

² CHAVES, Antônio José Gonçalves. Memórias economo-políticas. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, (4), 1922. 380 p.

MAPA Nº 2
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - ANO DE 1922



FONTE: *Obras da Barra e Porto do Rio Grande*. Officinas Graphics d'A Federação, Porto Alegre, 1919.

A cultura entrou em decadência devido à praga da ferrugem e ao abandono da mesma em favor da pecuária, de tal forma que depois de exportações para Montevideu, Lisboa e Rio de Janeiro, o Rio Grande do Sul passou a ser importador.

A pesca sempre teve destaque, sendo uma atividade também herdada dos açorianos. Além do consumo local, ela foi exportada, visto sua utilização na indústria alimentícia, juntamente com os produtos vegetais (Tabela XXIV c; Gráficos 54-55).

O elemento humano no setor primário foi bem atuante, tanto na agricultura como na pesca e pecuária, mas foi no setor secundário e terciário que teve maior destaque.

No capítulo seguinte há a relação e um breve comentário sobre as indústrias e as casas comerciais de maior importância existentes no período, no Município do Rio Grande.

A economia sul-rio-grandense do período era de exportação de matérias-primas ou semimanufaturados, como o couro.

Ciro Cardoso e Héctor Brignoli dão como o auge do desenvolvimento das economias de exportação o período entre o fim do século XIX e a crise de 1930.³ Apresentam também alguns itens entre os países, como a divisão de trabalho entre os países industriais e países produtores de matérias-primas, capital estrangeiro investido em ferrovias, instalações portuárias e comunicações, controle total das linhas de navegação e dos fretes e uma grande sensibilidade à conjuntura metropolitana, cujos efeitos se faziam sentir na totalidade da economia exportadora.⁴

Alguns dos tópicos mencionados adaptam-se perfeitamente ao presente trabalho, variando de intensidade.

³ CARDOSO, Ciro & BRIGNOLI, Héctor. *Os métodos em História*. Rio de Janeiro, Graal, 1979. p. 236.

⁴ Ibid, ... p. 236-7.

Assim, a divisão de trabalho não se adapta totalmente, pois o Município possuía um parque industrial excelente para a época, com capital nacional, até o término da Primeira Guerra Mundial, quando se instalou a Cia. Swift, indústria frigorífica norte-americana.

Quanto ao capital estrangeiro investido em instalações portuárias, durante algum tempo (1908-1918) verificou-se a atuação de capitais franceses.

No que se refere ao controle total das linhas de navegação e fretes, não se adapta perfeitamente no caso do Porto do Rio Grande, pois pelas Tabelas II e III e Gráficos 5-13, a participação de navios brasileiros supera, na maior parte dos anos, os estrangeiros.

No estudo dos ciclos, a grande sensibilidade à conjuntura internacional vai causar oscilações no movimento do Porto do Rio Grande.

3.2. ESTUDO DO PORTO. A NAVEGAÇÃO

O litoral sul-rio-grandense caracteriza-se por duas grandes restingas: a de São José do Norte e a do Rio Grande; a última, prolongando-se até 30 km em território uruguaio.

Essas duas restingas deram o maior sistema lagunar do Brasil, com as lagoas de barragem dos Patos e Mirim.⁵

Situado entre a Lagoa dos Patos, ao norte, e a leste pelo Oceano Atlântico, o Município do Rio Grande é o único que possui um porto marí-

⁵ VIEIRA, Eurípedes Falcão. *Geografia física do Município do Rio Grande*. Rio Grande, Prefeitura Municipal do Rio Grande, 1970. p. 1-2.

timo em todo o Rio Grande do Sul, embora não esteja ligado diretamente ao oceano, dependendo também da barra para seu movimento.

Pobre é o Rio Grande do Sul no que se refere a portos, sendo todo o seu litoral arenoso, não existindo nenhum porto, salvo o do Rio Grande, pois os de Pelotas e Porto Alegre são portos lacustres, situados na Lagoa dos Patos (Mapa nº 2).

Sendo o Estado grande exportador de produtos agro-pastoris, logicamente a Barra é o escoadouro natural do comércio, e, para isto, o transporte marítimo é a base.

A navegação é fundamental para o Estado, tanto que em 20 de agosto de 1737 foram levantados na entrada da Barra dois grandes mastros de madeira para os serviços de bandeiras, indicando as condições do canal. José da Silva Paes, fundador da cidade, em 19 de fevereiro de 1737, já se preocupou com os problemas da navegação apresentados pela Barra do Rio Grande.⁶

A situação problemática da navegação pela Barra do Rio Grande permaneceria de 1737 a 1918, quando a ação da Cie. Française tornaria o trânsito mais seguro, assunto demonstrado a seguir.

3.3. SITUAÇÃO DO PORTO ANTES DA CONSTRUÇÃO DOS MOLHES

3.3.1. Notícias dadas por viajantes e historiadores

No passado, diversos viajantes estiveram visitando a cidade do Rio Grande e, automaticamente, seu porto, descrevendo as vantagens e os problemas da localidade.

⁶PIMENTEL, Fortunato. *Aspectos gerais do Município do Rio Grande*. Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1944. p. 31.

O mais destacado foi Auguste de Saint-Hilaire, autor de *Viagem ao Rio Grande do Sul*,⁷ que não fez bons comentários tanto sobre a Barra como sobre o Porto, salientando:

De situação também pouco favorável ao comércio, a cidade torna-se triste, pois somente iates podem ancorar em seu pequeno porto. Repito que o progresso desta cidade é devido unicamente à localização da Alfândega e à obrigação de para ela serem transportadas todas as mercadorias que vão ao Norte. Se privarem-na dessa proteção oficial, francamente contrária à ordem natural das cousas, entrará em declínio.⁸

O naturalista francês inseriu dados estatísticos fornecidos por Antônio José Gonçalves Chaves, melhor expostos nas memórias economo-políticas deste ilustre imigrante português, figura de destaque na época na produção de charque no Município de Pelotas.

Comenta ainda que

nada se iguala à tristeza desses lugares. De um lado o Oceano a mugir, e do outro o rio.⁹ Destroços de embarcações, semi-enterradas na areia, lembram terríveis desastres e nossa alma enche-se pouco a pouco de melancolia e terror.¹⁰

Outro viajante foi Nicolau Dreys, que escreveu *Notícia Descritiva de São Pedro*,¹¹ onde num momento faz críticas, usando o termo "desgraçada posição da cidade", mas também diz que ela podia concorrer com as mais notáveis cidades da América do Sul.¹²

⁷ SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Belo Horizonte, Itatiaia, 1974. 215 p.

⁸ Ibid., p. 65.

⁹ Dá o nome de rio ao canal entre o Oceano Atlântico e a Lagoa dos Patos.

¹⁰ SAINT-HILAIRE, ... p. 61.

¹¹ DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da provincia de São Pedro*. Rio Grande, Biblioteca Riograndense, s.d. 204 p.

¹² Ibid., p. 105.

Ao contrário de Saint-Hilaire, Nicolau Dreys declara que

o porto da cidade de São Pedro do Rio Grande é mais seguro que o da Vila de São José do Norte¹³ [e que] entram e saem todos os anos pela Barra do Rio Grande, 250 a 280 barcos maiores, carregados dos produtos da província ...¹⁴

Ambos visitaram a região em épocas próximas, sendo que Saint-Hilaire o fez certamente em 1821-1822, mas Nicolau Dreys apresenta dúvidas sobre o ano certo, sendo a única coisa segura é que foi posterior à do primeiro.

Dos outros viajantes famosos, como Arsène Isabelle e Karl Von Koseritz, nada se encontra em seus trabalhos sobre o Porto ou Barra do Rio Grande e pouco é encontrado na obra de John Luccock.

Maiores comentários sobre os estrangeiros que escreveram sobre o Porto do Rio Grande estão contidos na monumental obra de Abeillard Barreto, *Bibliografia Sul-Riograndense*.¹⁵ Neste trabalho estão relacionados e resumidos os relatórios dos engenheiros que trabalharam ou estudaram os problemas da Barra do Rio Grande, como Pieter Caland,¹⁶ os artigos de Elmer Lawrence Corthell¹⁷ e de John Clarke Hawkshaw¹⁸.

Complementando a obra de Abeillard Barreto, Ari Martins escreveu *Escritores do Rio Grande do Sul*,¹⁹ onde apenas há duas referências de au-

¹³ DREYS, ... p. 107.

¹⁴ Ibid., p. 154.

¹⁵ BARRETO, Abeillard. *Bibliografia sul-riograndense*. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, 1973 e 1976. 1556 p.

¹⁶ Ibid., p. 252-3.

¹⁷ Ibid., p. 367.

¹⁸ Ibid., p. 635.

¹⁹ MARTINS, Ari. *Escritores do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto Nacional do Livro, 1979. 636 p.

tores que tenham escrito sobre o Porto do Rio Grande: José Ewbank da Câmara, que escreveu *Caís Provincial do Rio Grande do Sul*, e Hercílio Luz Domingues, autor de *Contribuição ao Estudo do Regime de Portos: o Exemplo do Rio Grande do Sul*, apenas dois trabalhos de brasileiros, o primeiro no Império e o segundo uma obra que trata indiretamente sobre o Porto do Rio Grande. Dos historiadores do Rio Grande do Sul, pouco se encontra, apenas algumas referências esparsas, como na *História Geral do Rio Grande do Sul*,²⁰ de Artur Ferreira Filho.

3.3.2. Aspectos gerais do movimento portuário

A partir da Abertura dos Portos, em 1808, o Porto do Rio Grande teve certa movimentação de embarcações estrangeiras, devido à quantidade e variedade de produtos agro-pastoris e como importador, pois abastecia, juntamente com Porto Alegre, todo o Rio Grande do Sul.

Sobre os primeiros tempos, de 1805 a 1821, há um excelente trabalho sobre o comércio marítimo do Rio Grande do Sul, abrangendo tanto o porto do Rio Grande como o de Porto Alegre, que são as *Memórias Economo-Políticas*, do escritor português Antônio José Gonçalves Chaves. No que se refere ao Império, não há nenhum trabalho sobre o movimento portuário do Porto do Rio Grande, salvo as referências nos relatórios.

Na Primeira República, o mesmo ocorre, somente de maneira pior, pois os relatórios governamentais não são minuciosos como os do Império.

Antes de se tratar o movimento no Porto do Rio Grande, é necessá-

²⁰ FERREIRA FILHO, Artur. *História Geral do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Globo, 1958. 183 p.

rio que se observe o movimento de navios pela Barra do Rio Grande.

O movimento de navios pela Barra do Rio Grande, constante na Tabela I, demonstra um crescimento que pode ser melhor observado nos Gráficos 1-4, somente interrompido o aumento no ano de 1894 e no período de 1914-1919.

Tais problemas são explicados facilmente, sendo que o primeiro, 1894, decorre da Revolução Federalista.

Os federalistas tentaram ocupar Rio Grande, mas se mantiveram na 4ª Secção da Barra, seguindo por mar para Castilhos no Uruguai ...²¹

A 4ª Secção da Barra fica na entrada da mesma, o que deu, durante algum tempo, aos revolucionários o controle da única saída da Lagoa dos Patos para o oceano. O tempo que permaneceram prejudicou o comércio gaúcho. Entretanto, resta saber o período em que ocuparam o local, assunto não fácil, visto os historiadores do Rio Grande do Sul pouco se terem dedicado ao estudo da Revolução Federalista.

Quanto ao segundo problema, o decréscimo de 1914-1919 corresponde ao período da Primeira Guerra Mundial e um ano após, quando diminuiu sensivelmente o movimento de entradas e saídas de navios estrangeiros. Os Gráficos 5-8, embora correspondentes ao Porto do Rio Grande, dão uma noção da queda do movimento de embarcações estrangeiras.

Uma vez construídos os molhes, o crescimento foi normal, mas, em 1930, os efeitos da crise de 1929 já se fazem notar. Deve-se levar em conta, porém, que esse movimento não se destinou exclusivamente ao Porto do Rio Grande, e sim a todo o Rio Grande do Sul (Gráficos 1-4).

As Tabelas II e III, assim como os Gráficos 5-13, são específicos do Porto do Rio Grande.

²¹ FERREIRA FILHO, ... p. 141.

No estudo do movimento portuário do Rio Grande, surge o problema dos relatórios imperfeitos, pois grandes lacunas são observadas nas Tabela II, tornando mais difícil a análise do movimento, ao contrário do movimento pela Barra do Rio Grande, pois Fortunato Pimentel,²² em 1944, fez um levantamento do trânsito de navios entre 1846 e 1942, visto ainda existir na ocasião a documentação da Alfândega do Rio Grande e da Praticagem da Barra do Rio Grande.

Ao ser tratada a questão da construção dos molhes, do Porto Novo e a remodelação do Porto Velho, o movimento de navios será analisado de maneira minuciosa. Mas, num aspecto geral, observa-se, analisando a Tabela I e os Gráficos 1-4, que ocorreu um aumento constante devido à melhor segurança da barra a partir de 1918.

3.3.3. Companhias industriais e comerciais

Conforme foi mencionado no quadro sócio-econômico, foi bem marcante a contribuição dos imigrantes europeus no setor econômico do Município do Rio Grande.

Detalhe importante é que o porto sempre se caracterizou como um grande exportador de couro e charque, enquanto que a pecuária não é primordial na região, embora, como foi dito, Santa Vitória do Palmar fizesse parte do Município. Isto justifica em parte a exportação do couro, mas não do charque, pois as charqueadas mais importantes estavam nos Municípios de Pelotas, Santana do Livramento, Quaraí, Bagé e São Gabriel. Os produtos chegavam ao Porto do Rio Grande desses locais, através da estrada de ferro. (Mapa nº 2.)

²² PIMENTEL, Fortunato. *Aspectos gerais do Município do Rio Grande*. Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1944. p. 346.

Entretanto, no Rio Grande estavam estabelecidas diversas indústrias, algumas datando do final do Império, que industrializavam matérias-primas agrícolas ou da pecuária.

As mais importantes indústrias desse período e suas atividades foram:²³

Leal, Santos & Cia. Fundada em Lisboa em 1811, abriu uma fábrica no Rio Grande em 1889. Seus fundadores foram os Srs. Francisco M. Leal Pancada, José Antônio J. Santos e o Dr. Moysês Marcondes.

Manufaturava toda sorte de biscoitos (Tabela XXIV d; Gráficos 54-55), além de toda sorte de conservas de legumes, peixe, carne, caça e frutas. A fábrica possuía instalação elétrica própria.

Companhia União Fabril. Fundada em 1874 por Carlos Guilherme Rheingantz, em 1890 foi convertida em sociedade anônima, com o título de "Companhia União Fabril".

Manufaturava lã e tecidos de algodão, exportando para todo o Brasil (Tabela XXIV a-b; Gráficos 54-55), possuindo em 1910 mais de 1.200 operários. A firma possuía para seus empregados 120 casas e uma creche.

Companhia de Conservas Rio-Grandense. Fundada em 1906 pelo Major Tullio Martins de Freitas, manufaturava conservas de peixe, carne e doces. Possuía secções especiais para a confecção de todas as latas e caixas necessárias ao acondicionamento dos seus produtos.

Poock & Cia. Fundada em 1891 por Gustavo Poock, nascido em Hamburgo, Alemanha.

Fabricava charutos havaneses e nacionais, mantendo também uma filial na Bahia (Tabela XXIV e; Gráficos 54-55).

²³ LLOYD, Reginald, dir. *Impressões do Brasil no século vinte. Sua História, seu povo, comércio, indústrias e recursos*. Londres, Lloyd's, Greater Britain Publishing Company, Ltd., 1913. p. 852-9.

- Companhia Fiação e Tecelagem Rio Grande. Fundada em 1894. Começou suas atividades em 13 de abril de 1896, sendo seu fundador o Sr. Giovanni Hessemberger, passando em seguida para a firma Santo Becchi & Cia., de Gênova. Em 1921, a empresa foi transformada em sociedade anônima sob a denominação de Companhia de Tecelagem Ítalo-Brasileira, passando a ser organização nacional, com sede na cidade do Rio Grande.

Manufaturava tecidos de algodão (Tabelas XXII a-b; Gráficos 54-55).

- Moinhos Rio Grandense. Fundado em 1894, sendo um dos fundadores o Sr. Albino Cunha.

A empresa ocupava-se exclusivamente da fabricação de farinha de trigo. Produzia diariamente 45 toneladas em três qualidades, sendo o trigo em grão importado da Argentina.

Quanto às firmas comerciais, eram em maior número e, como as indústrias, alguns de seus fundadores eram estrangeiros, sendo as principais:

- Bromberg & Cia. Foi estabelecida no Rio Grande por Martin Bromberg, posteriormente à fundação da casa matriz, em Porto Alegre.

Importava ferragens, óleos, tintas, utensílios domésticos, arame, cimento, ferro bruto, carvão, breu, soda, máquinas para a indústria e para a lavoura, pólvora e outros.

Seus fornecedores eram: Alemanha, Inglaterra, França, Áustria e Estados Unidos.

- Fraeb & Cia. Esta casa foi fundada em 1829 pela firma H. Fraeb, mais tarde Fraeb, Neickele & Cia., e em 1910 se tornou Fraeb & Cia.

Importava da Alemanha, Inglaterra e de outros países europeus, através da sua casa em Hamburgo e também diretamente da Argentina, produtos diversos, como tecidos, arame, cimento, e exportava couro, lã, crinas, chifres, charque e sebo.

- Corrêa Leite & Cia. Fundada em 1895, fazia larga importação da

Europa, Estados Unidos, Uruguai, Argentina e de vários portos brasileiros, de produtos diversos como tintas, arame farpado, ferragens, açúcar, sal, café e querosene.

As suas exportações consistiam principalmente em charque e outros produtos da pecuária.

- Otero, Gomes & Cia. Fundada em 1867, importava papel, folha de flandres, cimento, querosene, gasolina, breu, arame, sal, trigo, soda cáustica, do exterior; e, de portos brasileiros, açúcar e café. Exportava charque, sebo, banha, fumo e erva-mate.

- Georg Wachtel & Cia. Fundada em 1897 sob a firma de Paul Stoss & Cia., em 1906 ficou com a denominação de Georg Wachtel & Cia.

Georg Wachtel nasceu em Berlim, em 1868, vindo para a cidade do Rio Grande em 1889.

A firma era agente geral da "Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffachrts Gesellschaft" e da "Hamburg Amerika Linie, Sudamerika Dienst" e transportava cargas em seus próprios navios. Suas importações anuais da Europa atingiam a 120.000 toneladas e dos Estados Unidos, 30.000. Quanto às exportações, predominavam couro, ossos, lã e outros derivados da pecuária, sendo o porto de Hamburgo o principal mercado na Europa, e Nova York, nos Estados Unidos.

- José da Silva Fresteiro & Cia. Fundada em 1878 pelo Sr. José da Silva Fresteiro, nascido em Portugal.

Importava produtos diversos da Argentina, Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, França, Itália e Portugal, e exportava couro para a Europa e produtos do Estado para portos do Norte do Brasil.

- Campos Assumpção. Fundada em 1889, por Antônio Campos Assumpção, nascido em Portugal, mantinha comércio com vários países europeus, assim como com diversos estados do Brasil, com o Uruguai e Argentina.

Importava vinhos e licores de Portugal, cimento e folha de zinco de vários países europeus e açúcar de Pernambuco. Exportava madeiras

para alguns estados brasileiros, para o Uruguai e Argentina.

- Tollens & Costa. Fundada em 1911 pelos Srs. Alexandre Tollens Jr. e Octávio Costa. Importava ferragens e máquinas dos Estados Unidos e da Europa, mas principalmente da Alemanha.

- Eduardo J. Wigg & Cia. Fundada em 1911, eram agentes de várias companhias de navegação. Importava trigo e carvão.

- J. Gianuca. Fundada em 1900, exportava produtos do Estado para diversos portos brasileiros.

- Drogaria Franco-Brasileira. Fundada por Antônio Carlos Lopez. Importava produtos químicos e farmacêuticos.

- Álvaro de Castro e Silva. Fundada em 1903, esta casa comercial importava ferragens, cutelaria, maquinaria, tintas, óleos, vernizes e outros produtos, vendendo os mesmos para todo o Rio Grande do Sul e alguns portos brasileiros.

- Carl Engelhardt. Fundada em 1901, pelo alemão Carl Engelhardt. Dedicava-se à exportação.

- C. Albrecht & Cia. Fundada em 1896. Importava tecidos da Europa.

- Thomsen & Cia. Fundada pelo Barão Albert Thomsen. Importava máquinas, querosene, óleos lubrificantes, da Espanha, Alemanha e Inglaterra, assim como terebentina dos Estados Unidos e do Paraná. Exportava couro, ossos, chifres e lã.

- Menditeguy & Cia. Importava tecidos da Europa e Estados Unidos e exportava produtos do Estado.

- Rache, Leite & Cia. Fundada em 1867, exportava charque, sebo e outros produtos para estados do Brasil, e lã para a Europa.

- Oscar Ritter, Estabelecida em 1911 na cidade do Rio Grande. Fazia grande importação e exportação diretamente da Europa, assim como importação de açúcar de Pernambuco e café do Rio de Janeiro.

- Joaquim Martins Garcia. Fundada em 1879, grande importadora de carvão.

⇒

Afonso Faveret. Firma individual fundada em 1905. Dedicava-se à exportação em grande escala, de todos os produtos do Estado.

4. AS OBRAS NA BARRA E NO PORTO DO RIO GRANDE

4.1. PROJETOS DE JOHN CLARKE HAWKSHAW E DE HONÓRIO BICALHO

A Barra do Rio Grande é a única saída para a navegação no Rio Grande do Sul, e sua profundidade vinha sendo reduzida pelos depósitos de areia no fundo do canal.

Em 1800, a profundidade era de 4,4 metros; em 1849 já estava reduzida para 3,60 metros e em 1860 não ia além de 2,20 metros.¹

Em 1875, era contratado o engenheiro inglês Sir John Clarke Hawkshaw para examinar o problema da Barra, estudando também a possibilidade do estabelecimento de um porto em Torres.

Em carta datada de Londres, 5/8/1875, a Dom Pedro II (Museu Imperial de Petrópolis, doc. 7886 do Arquivo da Casa Imperial do Brasil, 4 pgs. escritas), o autor declara que não recomenda trabalhos marítimos no Rio Grande, porque as obras na barra, além de muito dispendiosas, são muito inseguras quanto ao resultado para justificar sua realização. Em seu lugar, prossegue, "projetei um porto em Torres, onde não existe dificuldade de construção e onde me parece a melhor posição para propósitos militares e navais."²

A planta da Barra e Porto do Rio Grande foi levantada pelos ajudantes de Hawkshaw nas proximidades da entrada sul.

¹ FERREIRA FILHO, ... p. 113-4.

² BARRETO, ... p. 635.

Sugeriu Sir John Hawkshaw a construção na Barra do Rio Grande de dois molhes retilíneos de mais de 3.200 metros de extensão cada um, tendo os pontos 1.300 metros entre si (Mapa nº 3). Orçou o custo das obras em £ 2.000.000, enquanto que o Porto de Torres custaria apenas £ 900.000.³

As primeiras proposições quanto à construção do Porto de Torres foram feitas pelo Visconde de Inhaúma, por Tamandaré e pelo engenheiro inglês Henry Law.⁴

Em 1881, a situação tornou-se verdadeiramente calamitosa, pois a Barra se obstruía de tal forma que sō navios de dois metros de calado, no máximo, podiam transpô-la e isto mesmo após dias de espera fora da Barra. Como o comércio rio-grandense se via então forçado a servir-se quase que exclusivamente do Porto de Montevideu, o governo brasileiro resolveu comissionar o Capitão de Mar e Guerra Basílio A.S. Barbedo para tentar abrir a Barra por meio de dinamite.⁵ Tendo usado torpedos, não obteve resultados.⁶

Por decreto de 13 de janeiro de 1883, foi confiada ao engenheiro Honório Bicalho a direção da comissão para estudo do melhoramento da Barra do Rio Grande, fazendo também parte da mesma os engenheiros Domingos Sêrgio de Sabôia e Ernesto Otero.

Honório Bicalho recomendou a construção de dois molhes, à distância de 3.300 metros um do outro (Mapa nº 3): o do leste, com a extensão provável de 4.150 metros em dois alinhamentos, e o do oeste, com 2.160 me-

³LISBOA, Alfredo. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro, O Norte, 1922. p. 290.

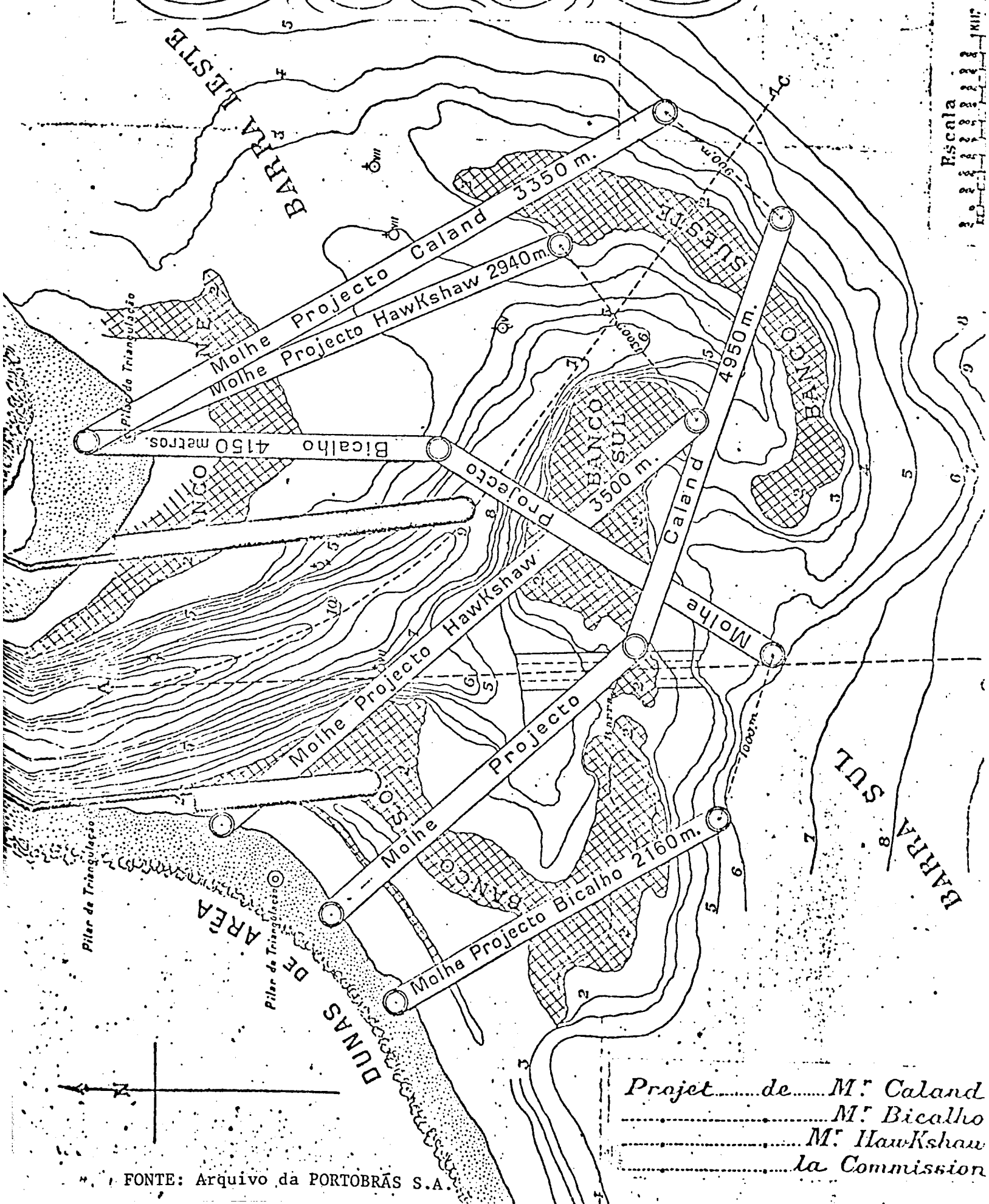
⁴BARRETO, ... p. 800

⁵LISBOA, ... p. 290.

⁶BICALHO, Honório. *Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro, Tipographia Nacional, 1883. s.p.

EN 1883.

LA BARRE
DE RIO GRANDE



FONTE: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

tros de extensão. Com as obras complementares, o custo da obra atingiria 9.859:673\$000.⁷

Mas nada foi realizado, sendo o único fato importante a introdução no Rio Grande, e pela primeira vez no Brasil, do sistema de bóias luminosas, inventado na Alemanha por Júlio Pintsch. Foi construída uma usina para a fabricação do gás combustível.⁸

4.2. TENTATIVAS DE CONSTRUÇÃO DOS MOLHES. OUTROS PROJETOS

Honório Bicalho, apesar de sua competência, recomendou ao governo brasileiro que ouvisse algum engenheiro europeu ou norte-americano para confirmar seu projeto, indicando o nome de Pieter Caland, chefe das obras hidráulicas da Holanda.

O engenheiro Caland chegou na cidade do Rio Grande em 22 de outubro de 1885. Após minucioso exame dos estudos feitos e inspeção pessoal, apresentou seu relatório em 15 de novembro de 1885, ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Brasil.⁹

Pelo relatório, afirmou que o projeto de Honório Bicalho era o único cientificamente estudado, mas apresentou modificações na orientação dos molhes e no orçamento.

Assim, o molhe leste, partindo do mesmo ponto do litoral que o pro

⁷RIO GRANDE DO SUL. *Obras do Porto e Barra do Rio Grande do Sul*. v. III *Histórico*. Porto Alegre, Officinas Graphicas d'A Federação, 1924. p. 125-8.

⁸Ibid., p. 451.

⁹BARRETO, ... p. 252-3.

jeto Bicalho, tinha o comprimento de 3.350 metros, em alinhamento reto, enquanto que o molhe oeste, enraizado a 2.920 metros do outro, foi delimitado com dois alinhamentos retos, com a extensão total de 4.960 metros. A distância entre os cabeços seria de 900 metros (Mapa nº 3). Pieter Caland orçou a obra em 14.700 contos de réis.¹⁰

Em 1887, de acordo com a Lei nº 3.314, de 16 de outubro de 1896, foi aberta uma concorrência pública para a execução do projeto, vencendo, em 1888, uma companhia francesa denominada "Société Anonyme Franco-Brésilienne de Travaux Publics".¹¹

Proclamada a República, o Ministro Francisco Glicério assinou, em 13 de outubro de 1890, o contrato com a Cia. Francesa, que iniciou as obras; estas, porém, foram interrompidas pela Revolução Federalista, sendo o contrato rescindido em 23 de outubro de 1893.¹²

Em 1894, foi a comissão de melhoramento da Barra encarregada de executar administrativamente as obras, de conformidade com as verbas anualmente votadas. Em 1897, a comissão apresentou um projeto de melhoramento, baseado na teoria aplicável aos portos de mar situados sobre rios. O principal melhoramento era a construção de dois molhes: o do leste com 2.100 metros de comprimento e o do oeste com 1.500 metros (Mapa nº 3).

Entretanto, o engenheiro L.L. Vauthier demonstrou ser insuficiente e falho o projeto, pois era baseado em trabalhos efetuados em regiões europeias, não adaptado à realidade local.¹³

Só em 1898 foi começada a construção do molhe leste, atingindo em 1905 apenas 950 metros de extensão, dos 4.500 metros programados.

¹⁰ LISBOA, p. 292.

¹¹ Ibid., p. 292.

¹² RIO GRANDE DO SUL. *Obras do Porto e Barra do Rio Grande do Sul* - v. III. *Histórico*. ... p. 74.

¹³ LISBOA, ... p. 294.

Em 1904, houve a Exposição Internacional em São Luís, nos Estados Unidos, e, como resultado, um forte grupo de capitalistas e industriais resolveu vir ao Brasil, animados pelas informações do Capitão de Fragata José Carlos de Carvalho, fazendo parte do grupo o engenheiro Elmer Lawrence Corthell, que tinha trabalhado no melhoramento da barra do Mississipi.

Depois de examinar a Barra e a coleção de plantas feitas pela Comissão durante vinte anos, Elmer Lawrence Corthell resolveu propor ao governo a organização de uma empresa que tomasse a seu cargo:

a - A construção, dentro do prazo de seis anos, de um porto marítimo na cidade, que corresponda a todas as exigências modernas de um porto de primeira ordem, para o serviço de franca navegação de 10 metros de calado e a sua exploração pelo prazo desse contrato, de conformidade com as disposições do decreto nº 1746 de 13 de outubro de 1869 (setenta anos).

b - A abertura, dentro do prazo de seis anos e manutenção, a sua custa, pelo prazo do contrato, de um canal marítimo, entre a atual embocadura do canal do norte e as águas profundas do oceano, que permita a franca navegação para navios de 10 metros de calado, com águas em zero de escala de referência de altitudes, por meio de dois molhes de empedramento, mediante o pagamento em globo de 20.000 apólices do valor de 1:000\$000 réis em ouro, cada uma e de juros de 5% ao ano, as quais serão entregues ao contratante à proporção em que se forem verificando no canal profundidades crescentes e permanentes.

c - A conservação, e a sua custa, tanto no porto como no Canal do Norte, a partir do porto, e no canal marítimo até as águas profundas do oceano, durante o prazo do contrato da profundidade necessária para a franca navegação de 10 metros de calado com água em zero de escala de referência acima mencionada.

d - A construção e conservação, a custa de dois faróis, um em cada extremidade dos molhes, e bem assim o balizamento iluminativo para toda a navegação, desde a entrada do canal marítimo na Barra até dentro do Porto do Rio Grande.

Pelo Decreto nº 5979, de 18 de abril de 1906, foram aprovadas as cláusulas acima, para o contrato com o engenheiro Elmer Lawrence

Corthell,¹⁴ que organizou a Cia. Port of Rio Grande do Sul, com sede em Portland nos Estados Unidos.

As obras foram orçadas por Corthell em 20.007:355\$000 e a firma foi autorizada a funcionar pelo Decreto nº 6848 de 11 de fevereiro de 1908.¹⁵

O engenheiro Corthell não conseguiu nos Estados Unidos o capital indispensável e teve que recorrer a capitalistas europeus, conseguindo em Paris, sendo então criada a "Cie. Française du Port de Rio Grande do Sul".

Pouco tinha sido realizado da obra, reclamando o Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, na Mensagem de 20 de setembro de 1908:

que dois anos já são decorridos e ainda nos achamos em mera expectativa.

O Decreto nº 7007, de 2 de julho de 1908, autorizou o funcionamento da Cie. Française, e, pelo Decreto nº 7021, de 9 de julho de 1908, foi transferido o contrato do engenheiro Elmer Lawrence Corthell para a Cie. Française, continuando esse a ser responsável pelas obras.¹⁶

4.3. AÇÃO DA COMPAGNIE FRANÇAISE DES OEUVRES DU PORT DE RIO GRANDE DO SUL

A 9 de julho de 1908, foi, pelo governo federal, transferido o contrato Corthell à "Compagnie Française du Port de Rio Grande", sendo seu capital constituído por vinte milhões de francos em ações ordinárias e

¹⁴ RIO GRANDE DO SUL. *Obras do Porto e Barra do Rio Grande do Sul* ... p. 541.

¹⁵ Ibid., p. 482.

¹⁶ Ibid., p. 558.

dez milhões de francos em ações preferenciais. A empresa, devido à importância dos trabalhos a realizar, emitiu também uma série de obrigações, sendo que, devido a condições especiais do contrato, o juro e a amortização desse empréstimo foram garantidos pelo poderoso grupo financeiro "Société Générale de Construction", que ficou, ao mesmo tempo, sendo a principal empreiteira das obras; esta última, por sua vez, subempreitou os trabalhos à firma "Entreprise Daydé et Pillé, Fougerouilles Frères et Groselier".¹⁷

Em dezembro e janeiro de 1908, chegaram da França os engenheiros, mestres de obras e operários especializados.

O primeiro problema a ser resolvido foi o do material básico para as construções: pedra para as obras nos molhes e no porto. Primeiramente foram adquiridas duas pedreiras no vizinho Município de Pelotas: Monte Bonito, para fornecer pedra ao molhe leste, e a do Capão do Leão, para servir ao molhe oeste, e ambas para as obras no Porto Novo. (Mapa nº 4)

Em seguida, foram construídas as seguintes linhas férreas para o transporte de pedra e dos materiais destinados às obras:¹⁸

| | |
|--|--------|
| De Monte Bonito à margem do São Gonçalo (Boca do Arroio Pelotas) | 21 km |
| Ligação desta linha à gare de Pelotas | 7 km |
| Rio Grande (Porto Novo) à gare de Pelotas..... | 54 km |
| Porto Novo à raiz do futuro molhe oeste | 13 km |
| São José do Norte (Cocuruto) à raiz do futuro molhe leste | 12 km |
| Gare de Pelotas à pedreira de Capão de Leão | 21 km |
| Total de estrada de ferro construída | 128 km |

¹⁷ LLOYD, Reginald, ... p. 850.

¹⁸ COMPAGNIE Française du Port de Rio Grande do Sul. *Informações sobre o Porto e a Barra do Rio Grande do Sul*. Nictheroy, La Revue des Revues de l'Amérique du Sud, s.d., s.p.

MAPA Nº 4



43

Quanto ao material flutuante, empregado no serviço de transporte de material, consistia de 6 chatas, 8 rebocadores, 10 batelões e uma câbrea flutuante.

Para execução de cada um dos molhes foi montado um guindaste gigantesco de procedência francesa, conhecido por "titan", que semovia sobre duas linhas férreas, sendo seu rendimento de 10 horas, 1.500 toneladas de pedra.

A linha férrea, de Monte Bonito à Boca do Arroio Pelotas, começou em 1909, ficou pronta em fins de dezembro de 1910, e a linha férrea do Cocuruto à raiz do molhe leste ficou pronta em fevereiro de 1911.

O titan leste entrou em funcionamento no mês de julho de 1911 e o do oeste, em novembro de 1911, mas somente em 1º de janeiro de 1912 tudo passou a ser feito com a desejada regularidade.

Em 1912, em consequência de uma tempestade violenta, o transbordador de Cocuruto, principal transporte das pedras, tombou no mar, sendo substituído por uma câbrea flutuante por seis meses, até que o primeiro fosse reparado. Em vez de 100 metros de avanço dos molhes por mês, ficou reduzido a 40 metros. Em 1º de agosto do ano de 1912, o molhe leste estava com 700 metros de comprimento, ao passo que o oeste, com 1.459 metros.

Em 1913, executaram mais 911 metros no molhe leste e no oeste 763 metros.

No ano seguinte, em consequência da Primeira Guerra Mundial, a partir de 1º de agosto a empresa foi obrigada a restringir os trabalhos, trabalhando apenas no molhe leste, resultando que durante o ano este avançou mais 1.193 metros até 1º de agosto e desta data até o fim do ano mais 524 metros. Quanto ao oeste, avançou apenas 314 metros. Assim, em 31 de dezembro de 1914, o molhe leste estava com a extensão de 3.735 metros e o oeste com 2.842 metros.

Em 1915, completou-se o leste com 3.940 metros, três metros acima

do nível do mar, mas prolongado em forma de dique submarino até 4.300 metros, enquanto que o oeste com a extensão de 4.012 metros, três metros acima do nível do mar, sendo prolongado mais 288 metros em forma de dique submarino (Mapa nº 5).

De maio de 1911 a janeiro de 1915, Monte Bonito forneceu 1.764.646 toneladas de pedra, e Capão de Leão, de novembro de 1911 a abril de 1916, 2.183.052 toneladas, assim distribuídas:

| | |
|----------------------|---------------------|
| Molhe de leste | 1.852.723 toneladas |
| Molhe de oeste | 1.537.065 toneladas |
| Obras do porto | 557.910 toneladas |
| Total | 3.947.698 toneladas |

O total de 557.910 toneladas para o Porto Novo do Rio Grande representa em parte o material empregado na confecção dos blocos artificiais para a construção do cais.

A distância entre os eixos dos molhes, na sua parte paralela, é de 725 metros (Mapa nº 5).

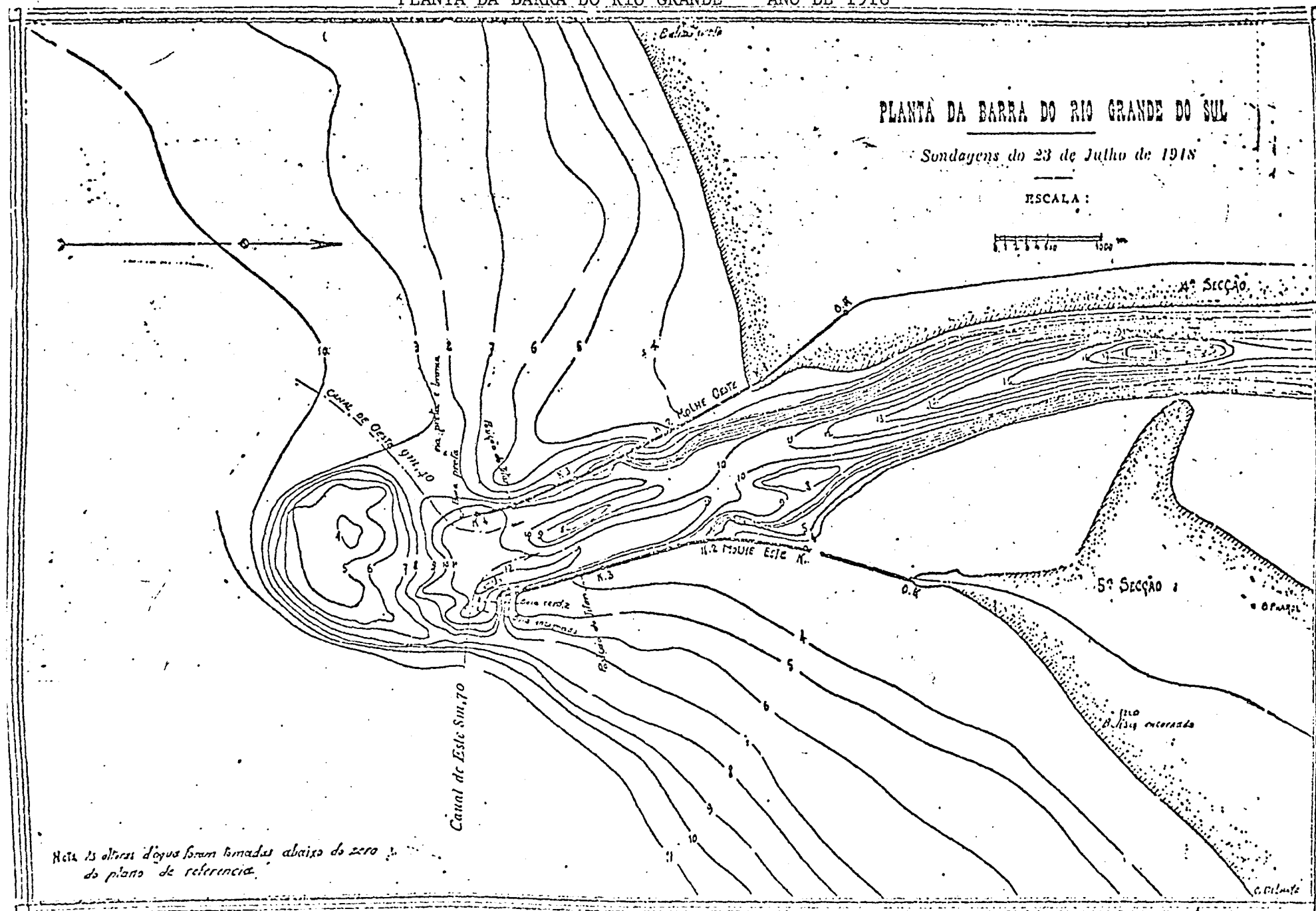
Em 31 de janeiro de 1916, o navio norueguês Annie II, com 20 pés de calado (6,096 metros), transpôs a Barra do Rio Grande sem nenhum problema, dando início a uma maior navegação e segurança, aumentando o número e a tonelagem de navios (Tabela I; Gráficos 1-4).¹⁹

Além das obras na Barra do Rio Grande, a ação da Cie. Française foi marcante na construção do Porto Novo e na remodelagem do Porto Velho.

O Porto Velho era localizado em um canal, que tinha 4 metros de profundidade máxima com um cais de 640 metros de extensão, entre a Rua Barroso, ao lado da Estação Marítima, e a Alfândega; e a seguir, por uma

¹⁹ As referências a datas e adados quantitativos foram retiradas da obra *Portos do Brasil*, de Alfredo Lisboa, p. 302-5.

MAPA Nº 5
PLANTA DA BARRA DO RIO GRANDE - ANO DE 1918



FONTE: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

estacada de madeira de 180 metros e mais 120 metros de cais e estacada a oeste da Alfândega (Mapa nº 6).

A Ilha do Ladino, coberta de vegetação rasteira e adjacências (Mapa nº 6), foi escolhida como o local para o estabelecimento do Porto Novo, contrariando o plano inicial de Elmer Lawrence Corthell, que pretendia construir ao sul da cidade no Saco da Mangueira.²⁰

Do lado da cidade, foram construídos 1.543 metros de cais, para 10 metros de profundidade d'água, em um só alinhamento (Mapas nºs 7-8-9). Atrás do cais, aterrou-se com areia dragada uma vasta esplanada, sendo que esses terrenos ganhos foram vendidos em parte pela Cie. Française, autorizada pelo governo federal.²¹

O Porto Novo foi aparelhado com 20 guindastes elétricos rodantes de 2.500 quilos, 2 guindastes de 5 toneladas, 2 transbordadores rodantes que podiam descarregar 100 toneladas de carvão por hora cada um e uma cábrea flutuante que podia suspender pesos de 90 toneladas.

Igualmente construíram 12 armazéns de 100 metros de comprimento por 20 metros de largura, sendo oito em primeira linha e quatro em segunda. Na parte oeste construíram outro armazém de 120 por 20 metros, destinado à armazenagem de petróleo e substâncias inflamáveis; e outro, também de 20 metros, foi construído no prolongamento da segunda linha de armazéns para instalações frigoríficas (Mapas nºs 8-9).

Os espaços entre os armazéns e o cais foram calçados com paralelepípedos.

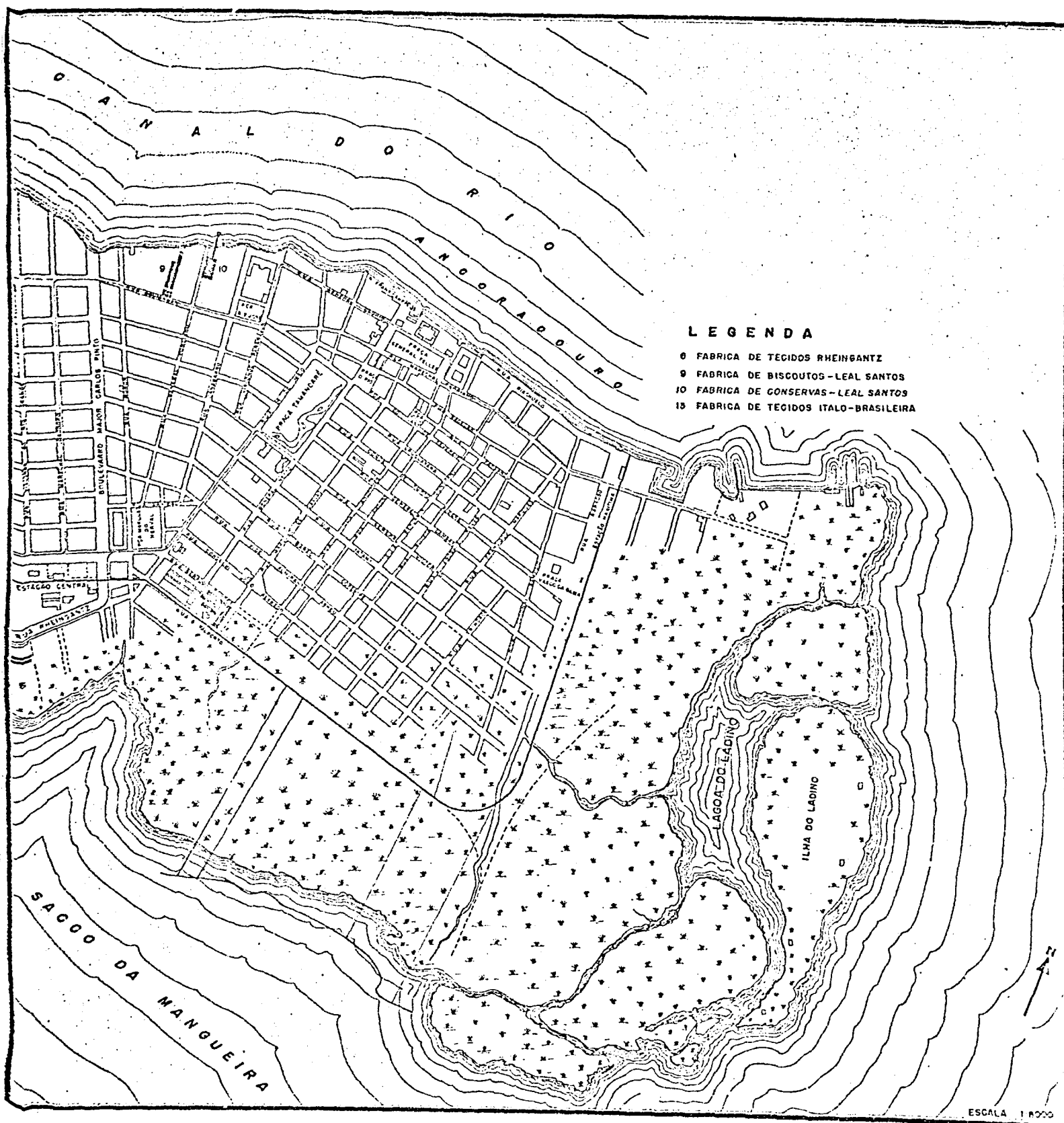
Ainda construiu a Cie. Française uma usina elétrica para o fornecimento de energia para o porto e cidade e um sistema de tramways para servir a população com 19 carros-motores para os passageiros.²²

²⁰ LISBOA, ... p. 311.

²¹ Ibid., p. 312.

²² COMPAGNIE Française du Port de Rio Grande do Sul ... p. 11-2.

MAPA Nº 6
PLANTA DA CIDADE DO RIO GRANDE - ANO DE 1904

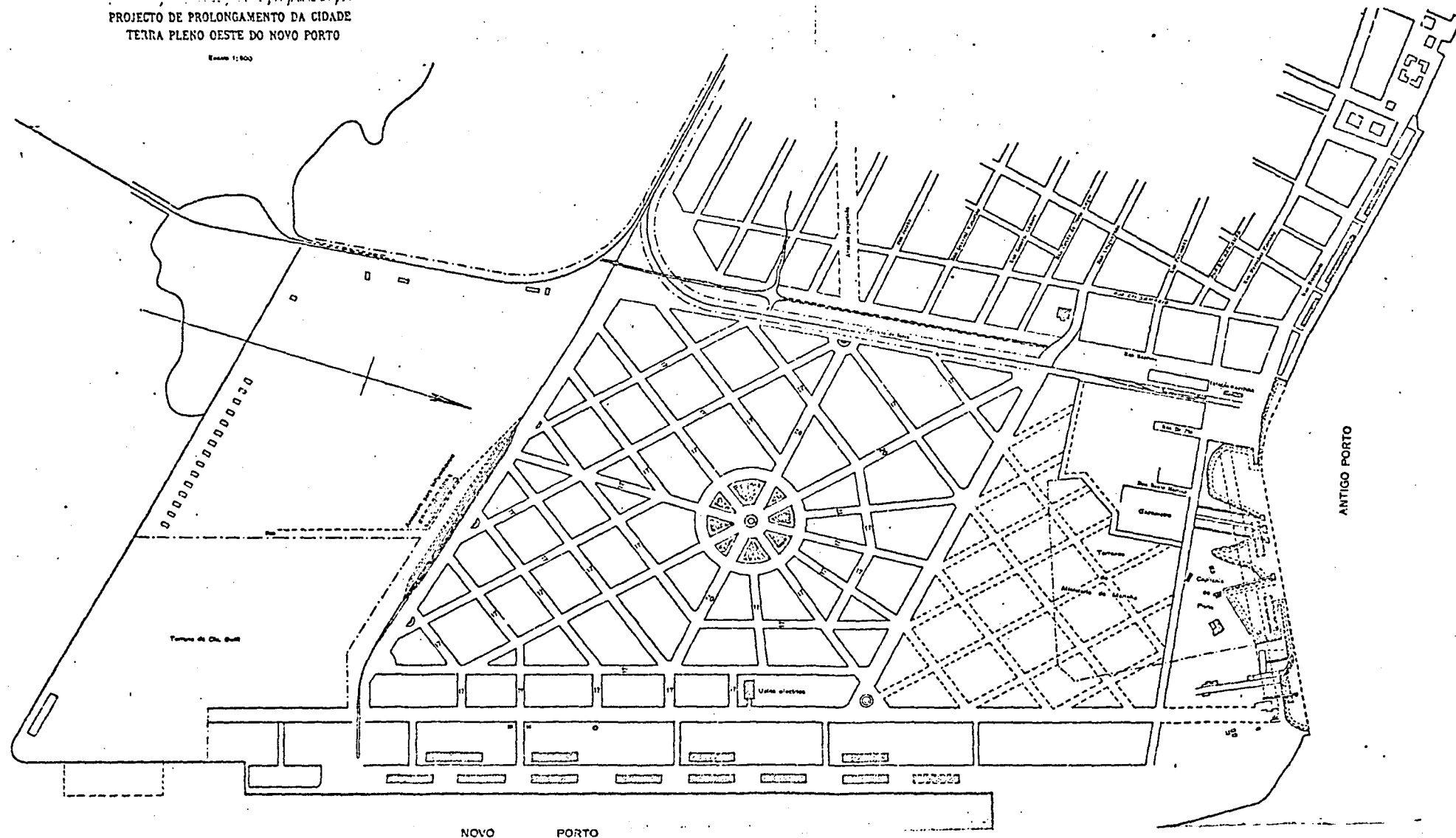


FONTE: Mapoteca da Biblioteca Riograndense.

MAPA Nº 7
PLANTA DO PORTO NOVO DO RIO GRANDE - ANO DE 1918

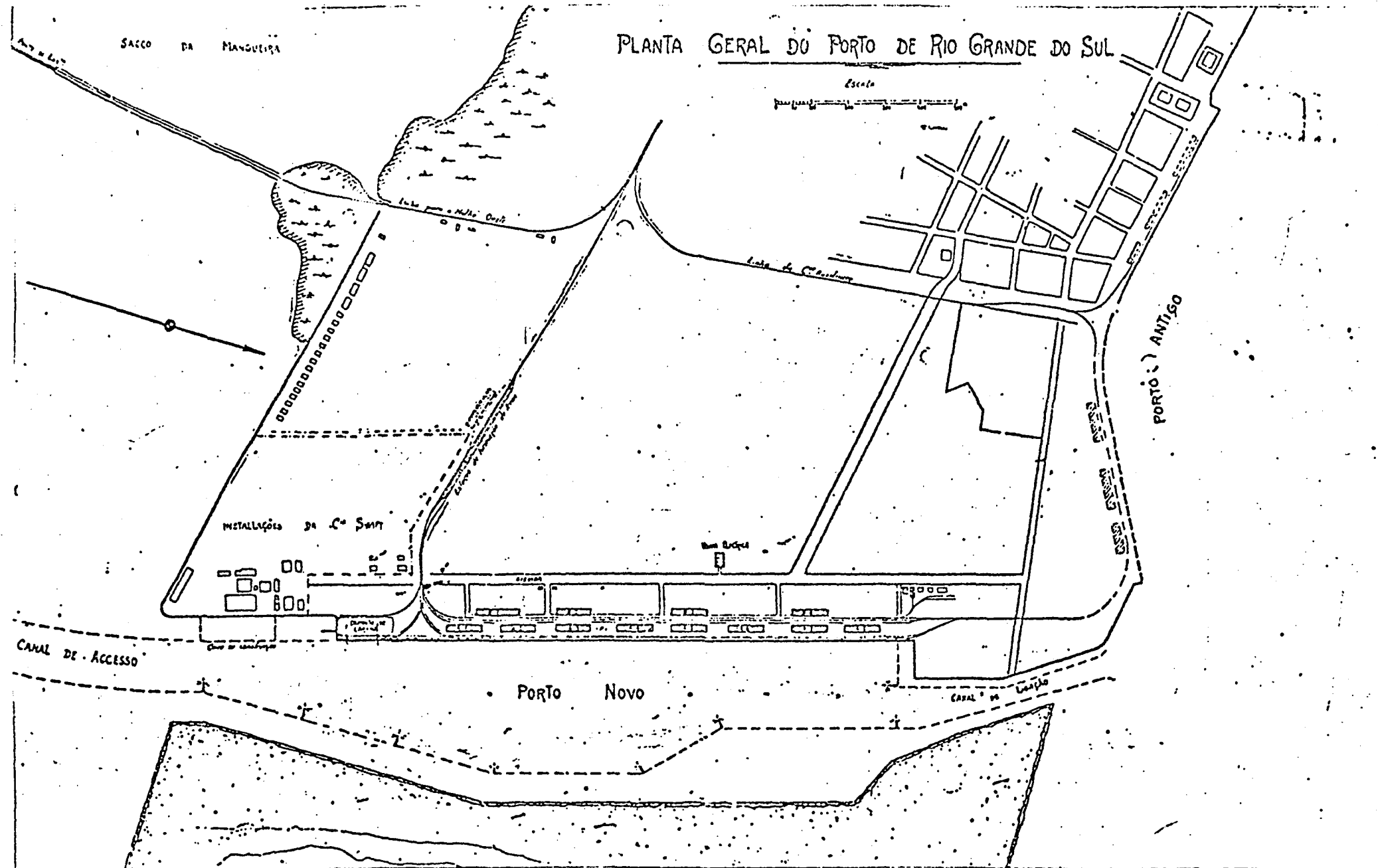
PROJECTO DE PROLONGAMENTO DA CIDADE
TERRA PLENO OESTE DO NOVO PORTO

Escala 1:500



FONTE: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

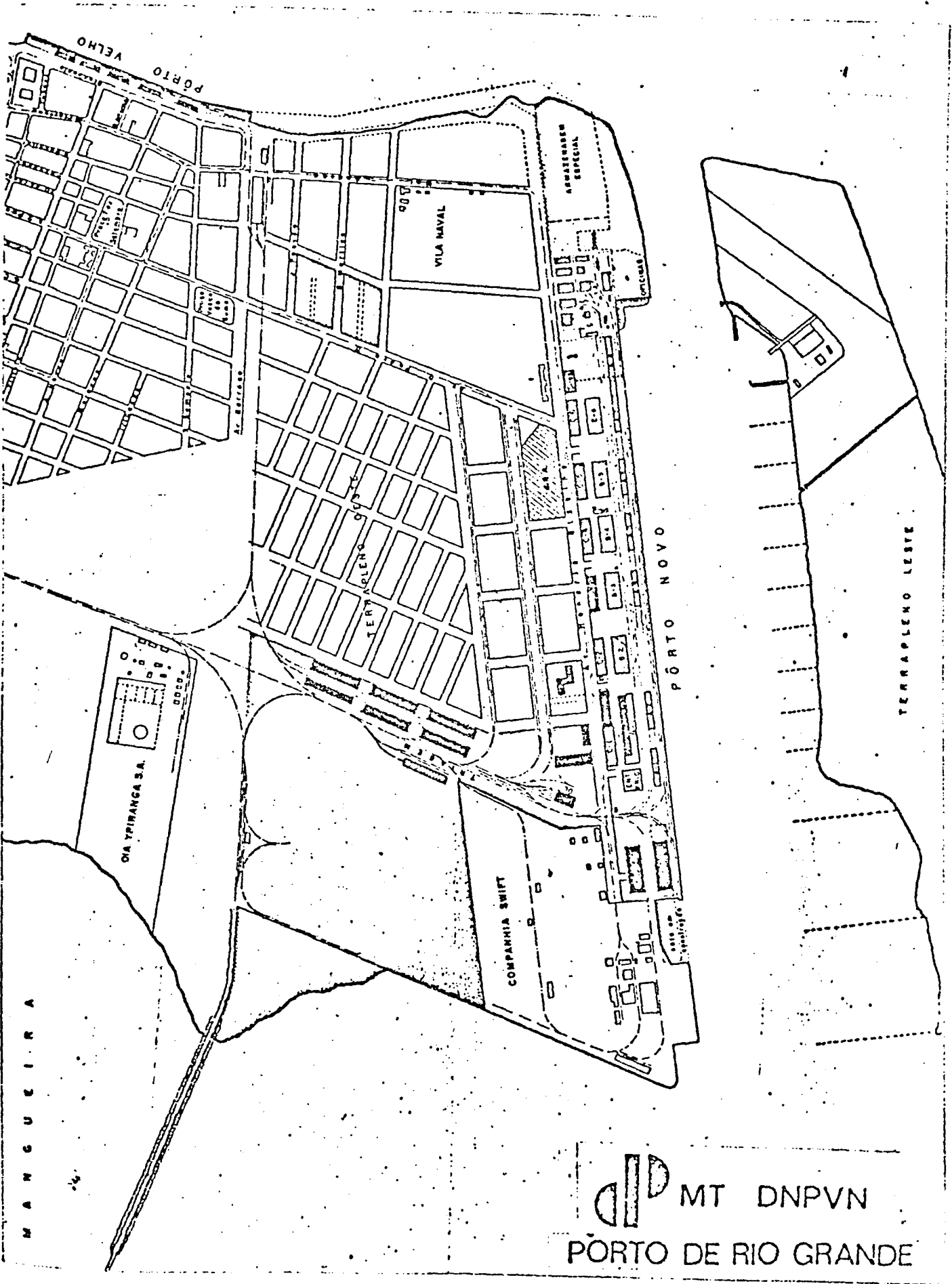
MAPA Nº 8
PLANTA DO PORTO NOVO DO RIO GRANDE - s.d.



FONTE: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

MAPA Nº 9

PLANTA DO PORTO NOVO DO RIO GRANDE - ANO DE 1918



FONTE: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

⇒

No decorrer das obras da Cie. Française, trabalharam 4.000 pessoas.

Como maior consequência dos resultados das obras, destaca-se a segurança na Barra do Rio Grande, como comprova o aumento na tonelagem, constante na Tabela I e Gráficos 1-4.

A Primeira Guerra Mundial afastou um elevado número de embarcações estrangeiras dos países beligerantes, principalmente da Alemanha e Inglaterra, grandes compradores de couro e derivados da pecuária.

Em todas as Tabelas e Gráficos, o ano de 1916 aparece como o ponto mais baixo, quando os trabalhos na Barra e Porto já estavam bem adiantados.

Ao contrário de muitos que afirmam ter sido vantajosa para o Brasil a neutralidade até 1917, durante a Primeira Guerra Mundial, para o Rio Grande do Sul não o foi, decaindo vertiginosamente o movimento de navios, tanto de entrada como de saída pela Barra do Rio Grande.

Fazendo um paralelo entre a entrada de 21.863 navios e a saída de 21.521, dá uma diferença de 342 embarcações a mais, no período de quarenta e um anos.

Tal resultado, à primeira vista, parece ser estranho, mas a explicação não é difícil, pois o período é longo, abrangendo quatro décadas. Os navios a mais na relação são dragas, lanchas, barcos de pesca, rebocadores e outros tipos de embarcações que permaneceram nas lagoas dos Patos e Mirim, assim como nos rios gaúchos, como o Jacuī, Camaquã, Caī, Sinos e outros, prestando serviços no transporte de mercadorias, passageiros e serviços em geral. O movimento de navios no Porto do Rio Grande, constante na Tabela II, não apresenta série contínua; também não é possível declarar qual o número exato de entradas e saídas específicas no Porto propriamente dito, pois alguns navios podem ter ido aos portos de Porto Alegre e Pelotas antes do Rio Grande.

A relação constante na Tabela II e nos Gráficos 5-8 corresponder ao período 1890-1922, muito complexo porque são relativos ao Porto Velho

e Porto Novo também, pois somente em 1923 ficaram concluídas as obras no Porto Velho, que a Cie. Française tinha iniciado.

Infelizmente, a série é descontínua, mas um fato é comum nos Gráficos 5-8: o período da Primeira Guerra Mundial dá uma queda violenta tanto no número como na tonelagem das embarcações estrangeiras, e mesmo com as nacionais atingindo o ponto mais baixo em todo o período.

Em 1923 ficaram concluídas as obras no Porto Velho, que haviam sido iniciadas pela Cie. Française.

O número de navios e a tonelagem passam a ser separados nos relatórios, sendo que no Porto Velho não ocorre movimento de embarcações estrangeiras (Tabela III). Outro detalhe é o número elevado de navios constante nessa Tabela, com relação à II, sendo que, a partir de 1923, são computadas pequenas embarcações, como botes, que transportavam legumes e frutas da Ilha dos Marinheiros, a principal abastecedora de vegetais (entre os quais a cebola) tanto para a cidade como para os próprios navios e para exportação. Tal é o motivo do crescimento do número de navios.

No Gráfico 13, observa-se um crescimento constante na tonelagem das entradas no Porto Velho, salvo um leve decréscimo em 1924, salientando que todas as embarcações são nacionais.

No Porto Novo ocorre o mesmo no ano de 1924, mas nos anos de 1929-1930 começa uma queda, os primeiros efeitos da crise de 1929.

Como não consta a tonelagem das embarcações estrangeiras, não é possível uma análise adequada.

4.4. ENCAMPAÇÃO DAS OBRAS: AÇÃO DO GOVERNO ESTADUAL
NO PORTO E DO GOVERNO FEDERAL NOS MOLHES.
A POLÍTICA DE BORGES DE MEDEIROS

Uma vez que as obras do Porto Novo e Barra do Rio Grande estavam em sua totalidade quase que concluídas, o governo de Antônio Augusto Borges de Medeiros percebeu as desvantagens da concessão à Cie. Française.

A razão fundamental da encampação apresentada pelo Presidente do Estado foi tornar o Porto do Rio Grande menos oneroso em seus serviços.

A cláusula XXI do contrato era o ponto de partida, pois dava ao concessionário 67 anos, a partir da assinatura do contrato, para uso e gozo do Porto, construída a primeira seção (Porto Novo) e 89 anos (mais 1.000 metros de cais), construída a segunda.

O outro problema era a cláusula XXVI que dava a garantia da renda líquida de 6% ao ano, do capital empregado.

No primeiro caso, o período da concessão era extenso, e no segundo, o governo federal teria que pagar a diferença, caso o lucro não atingisse os 6% anualmente.

Na opinião do governo estadual eram as taxas que a Cie. Française podia cobrar, visto que, pela Cláusula XXVIII do Decreto 5979, era obrigada

a fazer a sua custa a conservação e todos os reparos de que carecem as obras, não só do Porto do Rio Grande e canal de acesso, como também da Barra e Canal do Norte, mantendo-as todas em perfeito estado de conservação e nas condições prescritas no contrato.²³

As taxas cobradas pela Cie. Française eram:

a) Por dia e por metro linear de cais ocupado por navio a vapor ou motor moderno, setecentos réis (\$700) pela atracação do navio.

²³ LISBOA, ... p. 314.

b) Por dia e por metro linear de cais ocupado por navio não a vapor ou outro motor moderno, quinhentos réis (\$500), pela atracação do navio.

c) Por quilograma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas, dois e meio réis (\$02,5), pela utilização do cais e conservação do Porto.

d) Por capatazias e armazenagens, as taxas que forem cobradas nas alfândegas, de conformidade com as leis e regulamentos em vigor.²⁴

Finalmente, o Porto de Montevideu era um grande concorrente, que cobrava taxas menores pelos serviços prestados, atraindo o comércio do Rio Grande do Sul.

Pelo Decreto nº 3543, de 25 de setembro de 1918, assinado pelo Presidente Wenceslau Braz Pereira Gomes, foi autorizado a permitir a Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul a transferir seus contratos relativos à Barra e Porto do Rio Grande, ao Estado do Rio Grande do Sul.²⁵

Em 29 de setembro de 1919, foi lavrado o termo de acordo entre a União, o Estado e a Cie. Française, transferindo os contratos desta, relativos à Barra e ao Porto do Rio Grande, ao Estado do Rio Grande do Sul e no mesmo dia no Cartório do Tabelião do 11º Offício no Rio de Janeiro, foi lavrada outra escritura de transferência não somente dos contratos da Cie. Française com a União, relativo às obras da barra e ao uso e gozo das do porto do Rio Grande, como também dos contratos com a Intendência do Município do Rio Grande concernentes à viação urbana e fornecimento de força e luz elétrica à cidade que subsistiam desde 1917.²⁶

O preço da transferência referente ao Porto do Rio Grande foi de 62.961.000 francos, e pela concessão municipal, 5.359.000 francos, dando o total de 68.320.000, que o Estado do Rio Grande do Sul deveria pagar à

²⁴ RIO GRANDE DO SUL. *Obras do Porto e Barra do Rio Grande. Transferência ao Estado dos Contractos da "Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul"*. Porto Alegre, Officinas Graphicas d'A Federação, 1920.p. 42.

²⁵ Ibid., p. 82.

²⁶ Ibid., p. 83.

Cie. Française. Quanto às obras da Barra do Rio Grande, a importância a ser paga à firma francesa atingiu 140.320.546 francos, pagos pelo governo federal, em títulos emitidos ao par, ao juro máximo de 6% ou em dinheiro.²⁷

A soma de 68.320.000 francos compreendia as despesas feitas com as obras no Porto Novo e Porto Velho, três dragas, uma câbrea flutuante, um sino de ar comprimido, duas lanchas e material naval variado; material fixo rodante; casas de moradia dos operários, galpões, depósitos, material ferroviário; máquinas e instalações das oficinas e terrenos adquiridos. Ainda ficaram incluídos os imóveis da usina elétrica como seus materiais, carros para transportes de passageiros, locomotivas, trilhos, ferramentas e outros.²⁸

Quanto à soma referente às obras na Barra, além dos serviços prestados, foram também incluídos na soma total os terrenos das linhas férreas, trapiches, material flutuante (três rebocadores, sete batelões, cinco chatas e outros), os dois titans, material rodante (15 locomotivas, 129 vagonetes e outros), guindastes, instalações nas pedreiras do Capão do Leão e Monte Bonito e materiais diversos.²⁹

Pelo contrato assinado em 29 de setembro de 1919, entre o Estado e a Cie. Française, esta se obrigou a entregar todo o seu patrimônio ao Rio Grande do Sul, sendo que a União cedeu ao Estado todas as instalações, maquinismo e aparelhos para a conclusão e conservação das obras. Foi confirmada a entrega ao Estado das taxas de 2% e 0,7% ouro para a conclusão e conservação das obras na Barra e taxas do Porto para sua conservação.

²⁷ LISBOA, ... p. 319-20.

²⁸ RIO GRANDE DO SUL. *Obras do Porto e Barra do Rio Grande. Transfêrência ao Estado dos Contractos da "Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul"*, ... p. 205-17.

²⁹ Ibid., p. 155-65.

O Estado do Rio Grande do Sul indenizou de sua parte a Cie. Française com a soma de 68.320.000 francos em títulos da dívida pública estadual, em número de 136.640, pagáveis ao portador, denominados "Títulos do Estado do Rio Grande do Sul garantidos de seis por cento", sendo anexa a cada título uma folha com setenta cupons, correspondentes aos juros dos primeiros setenta semestres, e obrigando-se o Estado a fornecer gratuitamente novas folhas de cupons, correspondentes aos semestres posteriores. O prazo de resgate dos títulos era de 80 anos, sendo sua amortização anual, por compra no mercado da bolsa se a cotação fosse inferior ao respectivo valor nominal ou por meio de sorteio anual durante o mês de agosto, na cidade de Paris.³⁰

O Estado do Rio Grande do Sul lucrou, pois os 62.961.000 francos referentes ao Porto equivaliam a 37.537 contos de réis, mas as obras valiam 46.451 contos, além do material fixo no valor de 3.425 contos, dando um saldo de 12.339 contos de réis ao Estado.³¹ Pelo exposto, a capacidade administrativa e financeira de Antônio Augusto Borges de Medeiros pode ser avaliada, mas nem sempre teve tão bons resultados.

A Primeira República no Rio Grande do Sul esteve na maior parte do período sob o governo de Borges de Medeiros.

Em 25 de janeiro de 1898, foi eleito pela primeira vez como Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, sendo novamente eleito em 1903.

Somente de 25/1/1908 a 25/1/1913, esteve o Rio Grande do Sul com outro governante, Carlos Barbosa Gonçalves, mas, como também pertencia ao Partido Republicano, foi uma continuação do Governo Borges de Medeiros, visto o Partido Federalista nunca ter conseguido vencer as eleições. Elei

³⁰ RIO GRANDE DO SUL. *Obras do Porto e Barra do Rio Grande. Transfêrência ao Estado dos Contractos da "Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul"*, ... p. 109-13.

³¹ LISBOA, ... p. 320.

to em 1913, foi também reeleito Borges de Medeiros em 1918 e igualmente em 1922, somente que não contava com um problema que surgiu na eleição para a Presidência da República. Borges de Medeiros, com o Partido Republicano, tinha apoiado Nilo Procópio Peçanha, enquanto que o Partido Federalista, chefiado por Joaquim Francisco de Assis Brasil, ficou com Arthur Bernardes.

Tendo derrubado os governos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, os federalistas esperavam que Artur Bernardes depusesse Borges de Medeiros, mas, como isto não ocorreu, resultou uma guerra civil, que durou dez meses e terminou em 7 de novembro de 1924. Ficou decidido que Borges de Medeiros não seria candidato nas próximas eleições, sendo eleito, sem concorrentes, Getúlio Dornelles Vargas, em janeiro de 1928.³²

O período estudado abrange, em sua maior parte (vinte e cinco anos), a administração de Borges de Medeiros, e convém salientar que ele nunca visitou as obras na Barra ou mesmo a cidade do Rio Grande.

Seu governo se caracterizou pela ordem e moralidade administrativa, mas com pouco progresso econômico, considerando uma administração que durou vinte e cinco anos.

O principal autor da encampação da Cie. Française foi ele, mas se a administração da firma estrangeira não era das melhores, a estadual foi deficitária, pois os 288 metros que faltavam para completar o molhe oeste foram construídos entre 1922 e 1928,³³ um período quase igual ao da construção dos dois molhes pela Cie. Française.

O eterno problema do Porto do Rio Grande — o vizinho Porto de Montevideu — continuou a ser um concorrente forte, como será visto a seguir, nas exportações sul-rio-grandenses.

³² FERREIRA FILHO, ... p. 171.

³³ SOUZA, José M.L. Santos. *Gênese de um superporto*. Mimeografado. Rio Grande, s.d. 36 p.

O grande erro foi entregar, pelo prazo excessivo, o principal porto do Estado a um grupo estrangeiro e outorgar-lhe vantagens em demasia. Claro que sem a ação da Cie. Française tornar-se-ia difícil a realização das obras, mas a passagem para o Estado não foi boa solução; o melhor teria sido passar para a União sua administração.

4.5. ATUAÇÃO DA CIA. SWIFT E DE OUTRAS COMPANHIAS NO PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO E NO COMÉRCIO EM GERAL

Em 17 de dezembro de 1917, a Cie. Française tinha realizado em Paris um contrato com a Cia. Swift do Brasil, pelo qual adquiriu e arrendou terrenos no Porto do Rio Grande, para construir uma instalação frigorífica com serviço de acondicionamento e expedição, sendo construídos 200 metros de cais na orla do terreno cedido à Cia. Swift.

A Cia. Swift, em 19 de janeiro de 1918, entregou à Cie. Française sessenta mil dólares e no dia 15 de cada mês seguinte, quantia igual à despesa feita mediante recibo.

O contrato com a firma norte-americana foi também transferido ao Estado do Rio Grande do Sul.

A Cia. Swift do Brasil ficou com sede na cidade do Rio Grande, fundada em julho de 1917, com três milhões de dólares de capital.

Iniciou a conservação de carnes em 19 de setembro de 1918 e começou a frigorificar em 17 de janeiro de 1919, tendo a capacidade de abater 1.000 rezes diariamente e preparar todos os subprodutos.³⁴

³⁴ RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo*

Posteriormente, ampliou suas instalações (Mapas nºs 8-9), aumentou sua produção (TabelaXXII d; Gráficos 44-45), embora nos mesmos esteja incluída parte das exportações de carne congelada do Rio Grande do Sul em geral, transportadas por via férrea para o Porto do Rio Grande.

Por outro lado, necessitou de muita mão-de-obra, atraindo elementos de outros municípios, transformando todo o terreno recuperado pela Cie. Française (Mapas nºs 6, 8-9), numa gigantesca favela conhecida na época como Vila dos Cedros, hoje Bairro Getúlio Vargas, em lugar do bairro planejado pelos engenheiros franceses (Mapas nºs 7-8-9-10).

A industrialização dos produtos da pecuária em larga escala, depois da Primeira Guerra Mundial, é bem acentuada, aumentando a exportação e movimentação no Porto do Rio Grande.

Além da Cia. Swift, instalada na própria cidade do Rio Grande, duas outras importantes estabeleceram-se no Rio Grande do Sul, no final da Primeira Guerra Mundial.

A Cia. Frigorífica Rio Grande, com sede na cidade de Pelotas, foi a segunda, sendo construída em 17 de setembro de 1917, com o capital de 4.000:000\$000 e a capacidade de abater 10.000 rezes por mês. Grande parte das suas exportações seguiam pelo Porto do Rio Grande.³⁵

A terceira indústria estabelecida no Estado foi a Cia. Armour do Brasil, em Santana do Livramento. Seu capital inicial foi de 4.000:000\$000 e a capacidade de abate era de 7.000 bovinos por mês.³⁶

As três firmas tinham isenção de todos os impostos tributados pelo Estado, de acordo com as Leis nºs 206, de 25 de novembro de 1916, e 223, de 23 de novembro de 1917.³⁷

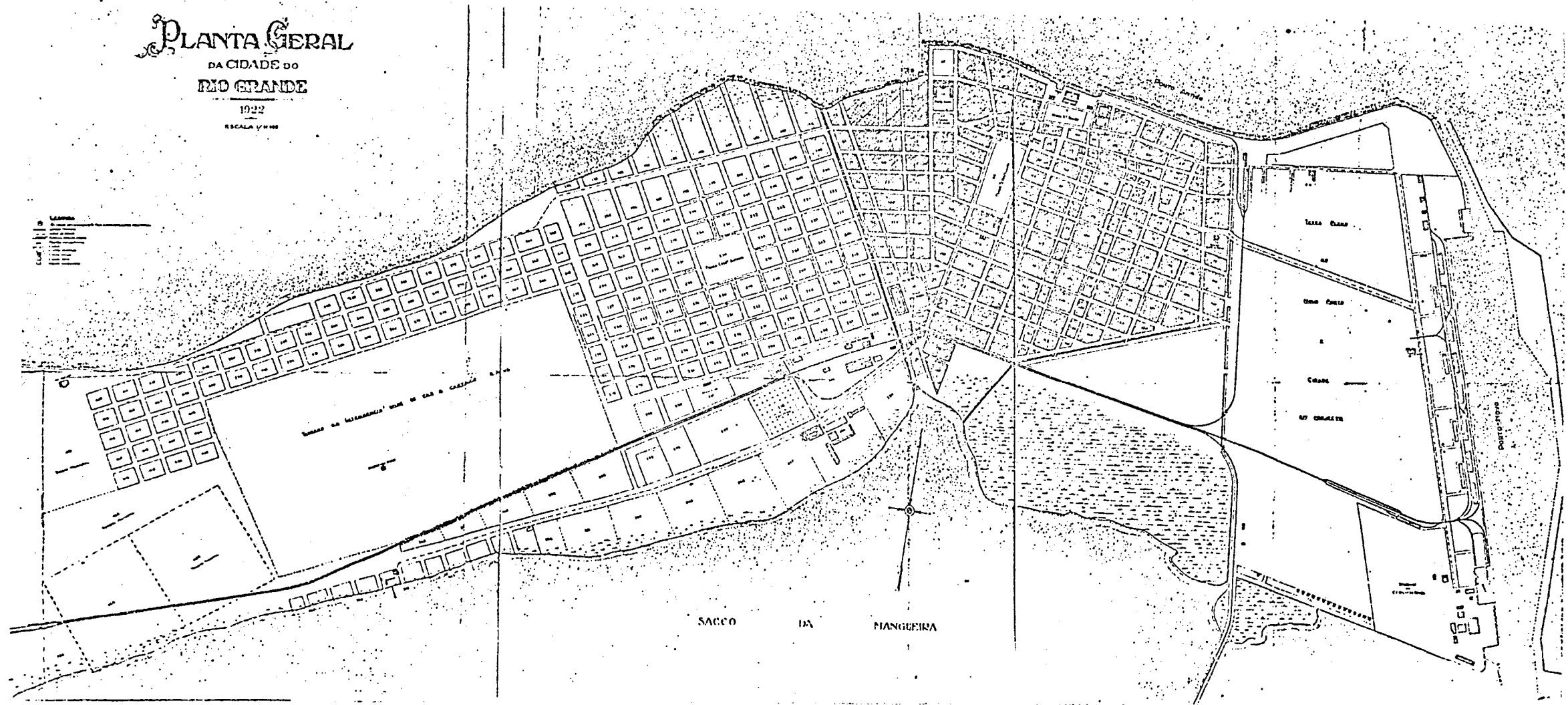
Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves em 20/7/1920. Porto Alegre, Oficinas Gráficas d'A Federação, 1920. p. XII.

³⁵ Ibid., p. XII.

³⁶ Ibid., p. XIII.

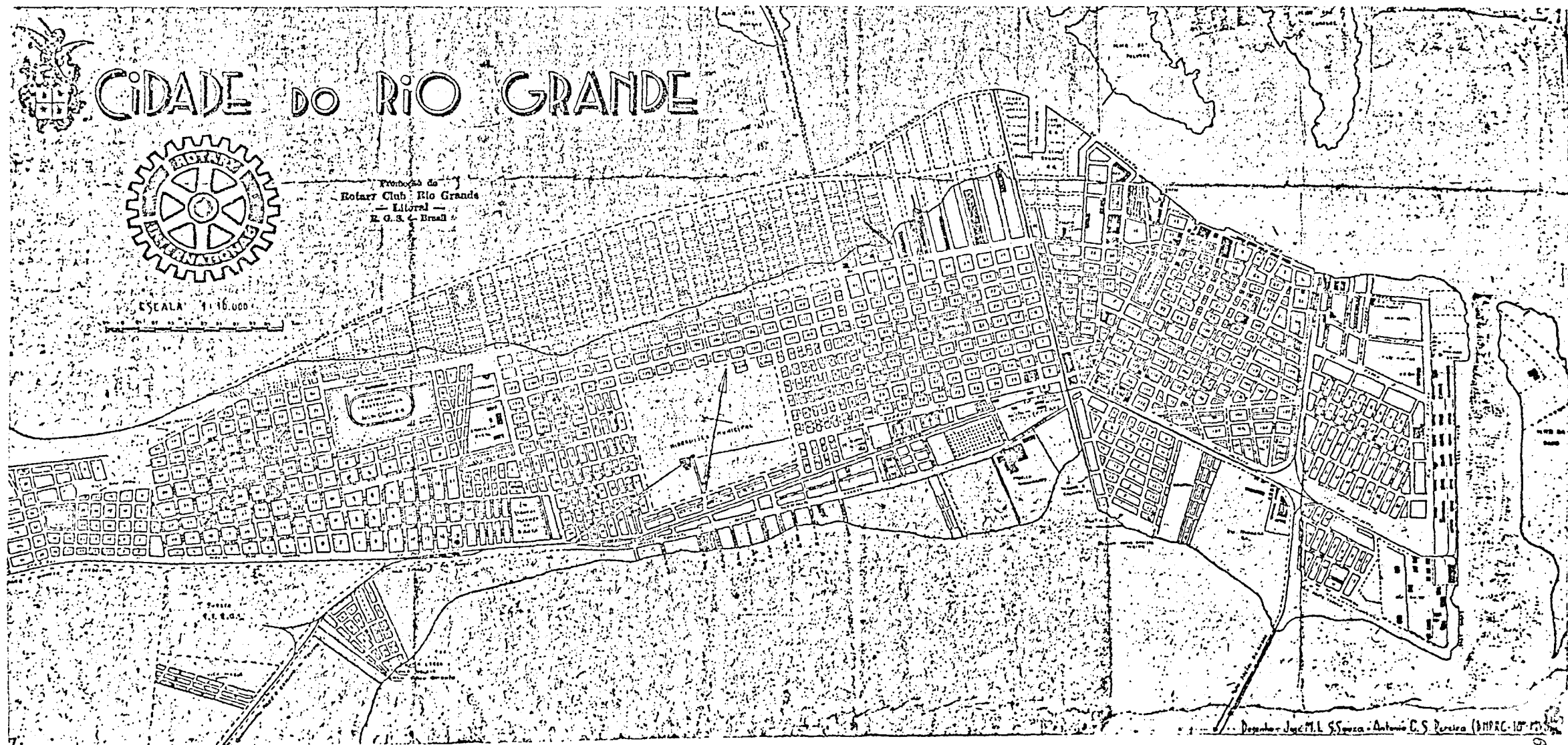
³⁷ Ibid., p. XIII.

MAPA Nº 10
PLANTA GERAL DA CIDADE DO RIO GRANDE - ANO DE 1922



↓ FONTE: Mapoteca da Biblioteca Riograndense.

MAPA Nº 11
PLANTA GERAL DA CIDADE DO RIO GRANDE - s.d.



FONTE: Mapoteca da Biblioteca Riograndense.

5. A POLÍTICA MARÍTIMA DURANTE A PRIMEIRA REPÚBLICA NO RIO GRANDE DO SUL

5.1. RELAÇÕES COMERCIAIS ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE

Segundo os Relatórios da Secretaria dos Negócios da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul, durante a Primeira República, o comércio através do Porto do Rio Grande esteve relacionado com a quase totalidade dos Estados do Brasil; apenas não figuraram Minas Gerais e Goiás, o que se justifica pela posição geográfica dos dois estados. O Piauí, com problemas marítimos, pouco comercializou, salvo nos anos de 1917, 1924, 1926 e 1930. Finalmente, os antigos Territórios do Rio Branco e do Acre aparecem apenas em 1915 e 1927, respectivamente.

Com o exterior, a relação de países relacionados com o comércio do Rio Grande do Sul, através do Porto do Rio Grande, é excelente.

Na fase de 1890-1914, figuram os tradicionais mercados do Prata, Uruguai e Argentina, além dos Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha, Bélgica, França e Portugal.

Com a Primeira Guerra Mundial, desaparece, de 1915 a 1918, o mais importante fornecedor e também um dos grandes compradores do couro sul-rio-grandense: a Alemanha; mas em 1919 recomeçou o comércio com este país europeu.

Durante a Primeira Guerra Mundial, o Porto do Rio Grande sofreu seus efeitos, considerando-se ainda que foi a fase principal das obras, tanto na Barra como no Porto.

O aparecimento da Suécia, em 1915, e da Espanha, em 1916, nas re-

⇒

lações comerciais do Porto, países neutros no conflito, não compensaram, de modo algum, a perda do mercado alemão.

Estando a Barra do Rio Grande em maior segurança, graças às obras e à guerra terminada, vão surgindo novos países na lista dos fornecedores e compradores: Argélia, em 1917; Itália, em 1918; Holanda, em 1919; Dinamarca, em 1920; Noruega, em 1921; Cuba e Japão, em 1922; Síria e Rússia, em 1927.

Outros países mantiveram comércio em pequena escala com o Rio Grande do Sul, no período de 1918-1930, mas em nenhum relatório consta a saída de mercadorias pelo Porto do Rio Grande para eles, que foram: Paraguai, Grécia, Áustria, Bolívia, Suíça, Finlândia, Turquia, Chile e China.

5.2. A DEPENDÊNCIA DA ECONOMIA GAÚCHA FACE AO PORTO DE MONTEVIDÉU

Desde o Império, houve uma dependência do comércio sul-rio-grandense em relação ao Porto de Montevidéu, devido às razões naturais mencionadas, sem falar no contrabando pela fronteira terrestre, fato normal, apesar das queixas encontradas nos relatórios da Secretaria da Fazenda e nas próprias Mensagens dos Presidentes do Estado.

Outro detalhe que veio facilitar a dependência com relação ao Porto de Montevidéu foi o sistema ferroviário do Estado do Rio Grande do Sul, pequeno e mal orientado, pois a cidade do Rio Grande nunca esteve ligada diretamente a Porto Alegre por uma linha ferroviária, ao passo que Santana do Livramento, embora estivesse unida ao Rio Grande (Mapa nº 2), também se encontrava ligada a Montevidéu e mais próxima.

Uma vez construídos os molhes e o Porto Novo, o governo uruguaio começou a dar franquias e facilidades ferroviárias; reduziu as tarifas portuárias, cuidou mais das mercadorias em trânsito e outorgou bonificações de fretes.¹

Como exemplo, Hercílio Luz Domingues lembra que em 1926 a produção de charque uruguaia foi de 10.835 toneladas, mas somente para Cuba o Uruguai exportara 35.000 toneladas, além das vendas feitas para os Estados Unidos, Costa Rica, Bélgica, Portugal, Inglaterra e para o Norte do Brasil.

Montevideu era o entreposto de uma larga parcela do comércio internacional rio-grandense, como também do Mato Grosso, Paraguai e Argentina.

Mas a principal causa da dependência da economia gaúcha face ao Porto de Montevideu era a excessiva tributação, além das taxas de armazenagem, impostos sobre a exportação e importação e taxas em geral, mencionadas anteriormente (item 4.4.), na cláusula XXV do contrato entre a União, o Estado e a Cie. Française. Todas as taxas passaram a ser cobradas pelo Estado do Rio Grande do Sul.

Em 1904, assim se manifestava Borges de Medeiros em sua Mensagem:

Os elevados fretes, as exageradas taxas de seguro, reboque e praticagem, oneram demasiadamente o comércio e restringem os transportes. Eis porque o nosso comércio, exceptuado o do litoral, fez de Montevideo o seu entreposto, tornando-nos tributários da vizinha República, cujas vias-ferreas se dirigem para a nossa fronteira como outros tantos tentáculos destinados a sugar a seiva econômica do Rio Grande do Sul.²

¹ DOMINGUES, Hercílio Luz. *Contribuição ao Estudo do Regime de Portos: o exemplo do Rio Grande do Sul*. Trad. Affonso Blacheyere. Porto Alegre, Off. d'A Federação, 1927. p. 35-8.

² MEDEIROS, Antônio Augusto Borges de. *Mensagem enviada a assembleia dos representantes do Estado em 1904*. Porto Alegre, Officinas Typographicas d'A Federação, 1904. p. 20.

Pelo exposto, o Porto do Rio Grande não teve condições de atingir seus objetivos, não obstante a encampação da Cie. Française.

O grande problema foi sempre o contrabando através da fronteira Brasil-Uruguai, grande e difícil de ser vigiada, pela falta do elemento humano para a fiscalização e as facilidades naturais: nenhum rio ou montanhas que causassem barreiras e também pelo fato de que os municípios produtores de charque e dos demais derivados da pecuária fazem parte da fronteira com o Uruguai (Mapa nº 2).

Em 1928, Getúlio Vargas reclama a não-continuação dos ramais ferroviários há oito anos parados, mas até o ano de 1979 o Porto do Rio Grande ainda não está ligado à capital do Estado por uma linha férrea, apesar de Getúlio Vargas ter governado o Brasil cerca de vinte anos. Assim, não se deve culpar Borges de Medeiros por não ter mandado construir estrada. Outros ramais foram construídos após 1930, mas não na quantidade necessária.* O mau sistema ferroviário foi um dos fatores que prejudicou o comércio através do Porto do Rio Grande, pois, ao contrário do governo brasileiro, o governo uruguaio desenvolveu suas ferrovias, aumentando os ramais e modernizando os carros de transportes.

Além do contrabando e do problema ferroviário, o terceiro fator, o que mais prejudicou, foram as taxas das prestações de serviço no Porto do Rio Grande, os impostos sobre importação e exportação e, ainda, as taxas especiais de 2% e 0,7% ouro sobre a importação.

Apesar do balanço da situação apresentado por Getúlio Vargas na Mensagem de 1929,³ ainda não se esclarece a diferença em favor do Porto de Montevideu. As despesas não-portuárias atingiam apenas 2:948\$000, o que ainda dá, a favor de Montevideu, 28:001\$000, não bem especificadas, ape

* Estão fora do nosso período em estudo.

¹ Anexo.

nas pelo comentário de que firmas subvencionadas pelo governo brasileiro cobrassem fretes mais elevados de mercadorias no tráfego entre portos brasileiros do que Montevidéu com os portos nacionais.

Tal fato é absurdo, apenas talvez para as companhias de navegação que teriam maior controle das exportações uruguaias mas que, pela lógica, nunca seriam uma compensação.

5.3. IMPORTAÇÃO ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE

5.3.1. Do próprio país

Das importações, tanto por parte do Porto do Rio Grande como de outros locais do Rio Grande do Sul, pouco ou quase nada é encontrado nos relatórios governamentais, tanto nos estaduais como nos federais, apenas totais do exterior, pouco sendo especificadas as origens e mercadorias.

Apenas algumas referências em relatórios da Secretaria da Fazenda e Mensagens dos Presidentes do Estado, como na introdução da de 1921:

As estatísticas sobre a importação do Estado são, infelizmente, escassas e se referem, apenas, a importação estrangeira. Nenhum dado oficial existe que autorize a confrontar, aproximadamente embora, o valor dos produtos que adquirimos em mercados nacionais com o dos que lhes foram por nós vendidos. Dai a impossibilidade de verificar o saldo real a nosso favor, no comércio inter-estadual.⁴

⁴ MEDEIROS, Antônio Augusto Borges de. *Mensagem enviada a assembleia dos representantes do Estado em 1921*. Porto Alegre, Officinas Graphicas d'A Federação, 1921. p. 100.

A Mensagem é de 1921, mais recente, o que comprova o descuido que houve na estatística na Primeira República no Rio Grande do Sul.

A única possibilidade de se apresentar um estudo quantitativo das importações de outros portos brasileiros seria o Arquivo da Alfândega do Rio Grande, que, infelizmente, não existe mais.

5.3.2. Do exterior

As importações através do Porto do Rio Grande, no que se refere ao exterior, apresentam melhores dados quantitativos, mas longe de serem séries completas e satisfatórias.

Assim, a série sobre o peso das importações pelo Porto do Rio Grande vai de 1907 a 1930 (Tabela VI; Gráfico 17).

Quanto ao valor, a situação é bem melhor, pois com exceção dos anos de 1892, 1898, 1899 e 1909, o período 1890-1930 estaria completo (Tabela VII; Gráfico 18). Igualmente, o total do Estado de 1890-1901 não foi localizado em nenhum relatório consultado, o que prejudica um estudo do percentual da participação do Porto do Rio Grande (Tabela VIII; Gráficos 19-20).

5.3.3. Análise das mercadorias

O estudo das mercadorias importadas através do Porto do Rio Grande não é possível de ser feito de uma maneira correta, pois tanto os Balanços como os Relatórios da Secretaria da Fazenda cuidam apenas das exportações, que eram da competência do Estado do Rio Grande do Sul, enquan-

to que as importações eram controladas pela Alfândega, não sendo os Relatórios do Ministério da Fazenda tão minuciosos como foram os da Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul, a partir de 1913.

Poucas são as informações existentes, salvo referências nas Mensagens dos Presidentes de Estado ou nos Relatórios da Secretaria da Fazenda. Considerando ainda a não-existência de certos produtos agrícolas no Estado, assim como minérios e um parque industrial que atendesse às necessidades, as mercadorias importadas através do Porto do Rio Grande podem ser assim classificadas:

- De portos brasileiros: açúcar, sal, café, cacau e algumas manufaturas.
- De portos estrangeiros: trigo, sal, carvão, derivados do petróleo, cimento, máquinas e manufaturas em geral.

Como referência secundária, no que se refere a importação, uma observação nas firmas comerciais constantes no item 3.3.3. dão noção dos principais produtos importados e origem dos mesmos, mas não séries contínuas, ou mesmo totais.

5.3.4. Preços, pesos, volumes e tributação

Um estudo de preços, por mais simples que seja, não é possível pelo que foi exposto, assim como os volumes. Mesmo os pesos aparecem pouco, pois somente podem ser considerados a partir de 1907 quanto à tonelada (Tabela VI).

A tributação merece destaque especial, pois além dos impostos sobre a importação cobrados em todo o território nacional, existiam taxas e impostos especiais no Rio Grande do Sul, no que se referia ao comércio marítimo.

A Tabela IV e o Gráfico 14 mostram a evolução do crescimento da tributação coletada no Rio Grande do Sul.

A origem do tributo "Renda das Taxas da Barra e Imposto do Cais do Rio Grande" está na Lei nº 1110, de 14 de maio de 1877, Art. 21, que criou esse imposto para cobrir os juros e amortizar a dívida contraída para a construção do cais do Rio Grande, de 93 metros de comprimento, mandado construir pelo Governo Imperial em 1869, ficando concluído em 1872. Posteriormente foi construído o cais da Rua Riachuelo, numa extensão de 512 metros, por conta do Município.⁵

Sob a rubrica "Impostos sobre o Cais do Rio Grande" eram cobradas desde o exercício 1877-1878 as seguintes contribuições:⁶

- 1/3% sobre o valor dos gêneros exportados pelo Rio Grande e por São José do Norte;
- 150 réis, por tonelada, de navio a vela;
- 300 réis, por tonelada, de iate;
- 5\$000 por viagem;
- 10\$000 por bote;
- 15\$000 e 30\$000, por viagem a vela e a vapor;
- décima adicional;
- multas e dívida ativa referentes aos impostos enumerados.

O crescimento constante da arrecadação resultou do surgimento de de novas taxas, sendo a primeira resultante do Art. 29, § 59, da Lei nº 2919, de 31 de dezembro de 1914, pela qual o Presidente da República foi autorizado a cobrar, para uma caixa de melhoramento de portos, a taxa de até 2% ouro sobre a importação e a de 1 a 5 réis por mercadorias carregadas ou descarregadas, segundo o valor, destino ou procedência. No fim,

⁵PIMENTEL, ... p. 341.

⁶RIO GRANDE DO SUL. *Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul*. 1913. p. 259.

as segundas taxas incidiriam também sobre a exportação, reservada à tributação estadual nos termos explícitos da Constituição Federal.⁷

Ainda pelo Art. 2º, foi autorizado ao Presidente da República a cobrar a taxa de barra até 0,7% ouro sobre o valor oficial das mercadorias importadas pelas barras nos portos nos quais o Governo da União houver executado obras de melhoramentos.⁸

O Porto do Rio Grande enquadrou-se perfeitamente no caso e, pelo Art. 1º, letra a, do Decreto nº 3543, de setembro de 1918, o Poder Executivo teria de entregar mensalmente o produto arrecadado das taxas de 2% e 0,7% ouro, destinados exclusivamente a socorrer as despesas de conclusão e conservação das obras na Barra.⁹

O crescimento da arrecadação (Gráfico 14) aumenta, sofre uma queda em 1924 e atinge seu ponto máximo em 1926; mas em 1929 a queda é profunda, chegando ao índice de 1919. A explicação é que o total de 1.538:255\$393 corresponde aos meses de janeiro e fevereiro de 1929. Somados aos 8.843:989\$352, relativos aos meses subsequentes, ainda não entregues, o produto da referida taxa atingiu 10.382:344\$745.¹⁰

5.4. EXPORTAÇÃO ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE

5.4.1. Para o próprio país

O Porto do Rio Grande manteve relações comerciais com todos os portos brasileiros de importância, inclusive com o Porto Murinho, no Mato Grosso.

⁷ RIO GRANDE DO SUL. *Obras na Barra e Porto do Rio Grande ...* p. 17.

⁸ Ibid., p. 19.

⁹ Ibid., p. 101.

¹⁰ VARGAS, Getúlio Dornelles. *Mensagem enviada a assembleia dos representantes do Estado em 1930.* p. 163.

As maiores relações foram com os portos de Salvador, Recife, Rio de Janeiro, Santos e São Francisco (Mapa nº 1), centros consumidores principalmente do charque e outros derivados da pecuária, de alguns produtos agrícolas (pois a produção de cebola sempre se destinou aos mercados nacionais), das manufaturas de tecidos e conservas alimentícias.

Conforme foi mencionado, poucos foram os estados que não comercializavam diretamente com o Porto do Rio Grande.

O peso das mercadorias e o seu valor não coincidem perfeitamente nos diversos relatórios.

Tomando os mais minuciosos, os da Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul (Tabela XVI), eles têm início no ano de 1913, quando os relatórios passam a ser melhor trabalhados, enquanto que as Tabelas XIV e XV, baseadas em outras fontes, coincidem com o total geral da Tabela XVI, mas não na divisão do destino: para o Brasil e para o exterior. São fontes oficiais e teoricamente fidedignas, mas deixam dúvidas difíceis de serem elucidadas por essa razão.

As Tabelas XIV e XI apresentam a vantagem de possuir períodos mais longos: peso em toneladas (1909-1930) e o valor (1890-1930), mas com algumas lacunas e, conforme se observa, coincidem com os totais da Tabela XVI.

5.4.2. Para o estrangeiro

O Porto do Rio Grande manteve relações comerciais, durante o período, com os países platinos, Estados Unidos e Europa Ocidental; excepcionalmente com outros locais na África e Ásia (Mapa nº 1).

As exportações para o exterior quanto ao peso em toneladas sempre foram inferiores às importações, conforme se observa nas Tabelas X, XII,

⇒

XIV e XVI, mas o Gráfico 28 dá melhor noção sobre os totais dos pesos quanto ao seu destino, sendo que na maioria das vezes, o exterior perde para os portos nacionais, salvo nos anos de 1910, 1913 e 1930.

Mas a comparação entre Brasil e exterior, no que se refere ao valor, muda bastante (Tabela XV; Gráfico 30), pois para o estrangeiro percentual é acima de 50%, nos anos de 1893, 1897, 1901, 1902, 1907, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1918, 1919, 1920, 1921, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929 e 1930.

Logicamente, os fretes para os portos do exterior eram mais elevados e as mercadorias mais caras, pois predominavam para o Brasil o charque e, para o exterior, o couro, sebo e lã, artigos de maior valor, conforme o cálculo feito pelo Autor nos preços médios nas Tabelas.

Em todas as Tabelas e Gráficos, o ano de 1916 marca o ponto mais crítico do Porto do Rio Grande durante a Primeira República, tendo atingido índice inferior aos vinte anos anteriores, conforme se observa no Gráfico 29, o que apresenta a melhor série. O Gráfico 26, baseado na Tabela XIII, apresenta-se completo, mas suas fontes são totalmente estaduais: Balanços e Relatórios da Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul, enquanto que o Gráfico 29 está baseado na Tabela XV, cujas fontes são federais na maior parte.

O ano de 1916 não abalou a exportação total do Rio Grande do Sul (Gráfico 23), ao contrário do que aconteceu no Porto do Rio Grande.

5.4.3. Análise das mercadorias

Desde 1780, quando José Pinto Martins iniciou a industrialização do charque no Município de Pelotas, o Rio Grande do Sul, através do Porto do Rio Grande, ficou sendo o abastecedor do produto para os demais por-

tos brasileiros, mas pouco para o exterior.

A crise da exportação do charque ocorreu em 1892 (Tabela XXII a; Gráficos 38-39), quando atinge pouco mais de 100 toneladas. O único motivo que pode tê-la ocasionado seria a Revolução Federalista, que atingiu principalmente a região das charqueadas, resultando, por motivo de segurança, numa exportação por Montevideu.

O couro teve maiores oscilações (Tabela XXII b; Gráficos 40-41), tendo cinco anos de pontos críticos: 1891, 1895, 1900, 1916 e 1920. Isso se explica por ser um produto largamente exportado para o exterior e os anos de baixa — 1891, 1900 e 1920 — coincidem com crises internacionais.

O sebo também teve seu destaque, sendo que no período 1921-1930 (Tabela XXII c; Gráficos 42-43) a participação do Porto do Rio Grande foi importante; entre 1900 e 1920, sua participação foi pouco mais de 20%; entre 1921 e 1930, mais de 50%.

Depois da Primeira Guerra Mundial, com a instalação das indústrias frigoríficas, a carne congelada passa a ter um grande destaque (Tabela XXII d; Gráficos 44-45). No ano de 1926 há uma queda profunda na exportação, fato que não é explicado nos relatórios. Mas, mesmo na exportação desse produto, o Porto de Montevideu aparece, pois o Frigorífico Armour, em Livramento, enviava por via férrea a carne congelada para Montevideu, que a exportava, inclusive para portos brasileiros.¹¹

Quanto à banha, sempre representou muito nas exportações gaúchas, mas com pouca participação no Porto do Rio Grande (Tabela XXII e; Gráficos 46-47).

Outro produto muito importante nas exportações sul-rio-grandenses, no período, é a lã (Tabela XXII f; Gráficos 48-49), embora sempre o Rio Grande do Sul tenha dois rivais na produção: Uruguai e Argentina. Apar-

¹¹ RIO GRANDE DO SUL. *Relatorio da Secretaria dos Negocios da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul, ano de 1927.* p. XXXVII.

ticipação do Porto do Rio Grande não teve tanta importância como ocorreu no charque e couro.

Os Balanços da Fazenda apresentam o seguinte:

Balanço Definitivo da Receita e Despesa do Estado do Rio Grande do Sul. Exercício de ----. Quadro demonstrativo das quantidades e valores dos diversos produtos do gado vacum e alguns outros generos de mais importância, despachados pelas Mesas de Renda e mais estações estaduais.

Não há informações completas, pois o termo "diversos" abrange mais de 10% das exportações. Observa-se que havia maiores cuidados com a pecuária, pouco com as demais produções.

O Município do Rio Grande tinha produção de frutas e legumes, não só para o consumo local, como também para abastecer os navios, outras localidades do Estado e para as indústrias do Município, sendo o único em destaque na exportação a cebola (Tabela XXIII a; Gráficos 52-53), participando da maior parte das exportações do Estado. Entretanto, parte da exportação era proveniente do vizinho Município de São José do Norte (Mapa nº 2). Essa exportação destinava-se a portos nacionais.

Quanto à exportação do arroz, cultura de destaque no Estado, o Porto do Rio Grande teve participação insignificante (Tabela XXIII b; Gráficos 52-53). Posteriormente teria maior destaque o produto.

Pelo que foi mencionado no item 3.3.3., existiam no Município dois importantes estabelecimentos têxteis: Cia. União Fabril S.A. e a Cia. Ítalo-Brasileira S.A. A primeira, mais conhecida como Rheingantz, produzia tecidos de lã e algodão, enquanto que a segunda, apenas de algodão.

A Tabela XXIV-a e os Gráficos 54-55, referentes à exportação de tecidos de lã, não apresentam séries contínuas, mas é problemático afirmar que a Primeira Guerra Mundial desenvolveu a indústria brasileira por substituição de importações, pois esse crescimento não é tão grande. Quanto

aos tecidos de algodão (Tabela XXIV b; Gráficos 54-55), a série é mais contínua e também ascendente depois da Primeira Guerra Mundial, apesar de o território gaúcho não produzir a matéria-prima, o algodão, ao contrário da lã, cujo maior rebanho pertenceu sempre ao Rio Grande do Sul, sendo um possuidor de elevado número de ovinos Santa Vitória do Palmar.

As conservas alimentícias, produzidas principalmente pela Leal Santos S.A. e a Fábrica de Conservas Rio Grande (Tabela XXIV c; Gráficos 54-55), entram em alta também depois do conflito mundial.

As exportações de biscoitos, constantes da Tabela XXIV-d e Gráficos 54-55, atingem apenas até 1915, mas o declínio começou em 1912, ficando a firma Leal Santos S.A. abastecendo mais o Rio Grande do Sul.

Finalmente, há os charutos produzidos pela Pook S.A., que chamam atenção, pois sua decadência nas exportações é anterior a 1914 (Tabela XXIV e; Gráficos 54-55). Merece um estudo especial esta firma, visto ter sido pioneira nesse tipo de indústria no Rio Grande do Sul.

De 1890 a 1930, a maioria das exportações pelo Porto do Rio Grande foi de produtos derivados da pecuária (Gráficos 50-51).

Em todo o período, a exportação do charque predominou (Gráfico 50), salvo no final, quando a carne congelada o superou. A razão é que a quase totalidade da exportação do charque destinou-se ao Nordeste do Brasil e a Montevideu — produto consumido principalmente pela população rural brasileira e dos países do Caribe. O mesmo não ocorreu com a carne congelada, cujos centros consumidores eram países europeus e porque a indústria da carne congelada só foi instalada no final da Primeira Guerra Mundial.

O couro, embora tenha importância desde a ocupação portuguesa no Rio Grande do Sul, foi o produto que mais sofreu as crises internacionais, por destinar-se principalmente aos mercados europeus.

Quanto à banha e à lã, artigos importantes na pauta de exportação gaúcha no período, não se destacaram no conjunto das exportações através

do Porto do Rio Grande. A curva dos valores (Gráfico 51) tem semelhança com a do peso, salvo o da lã, que supera o valor do sebo.

As exportações de produtos agrícolas (Gráficos 52-53) não tiveram destaque, salvo a da cebola, sendo esta produção destinada a portos nacionais.

O mesmo não ocorreu com as manufaturas (Gráficos 54-55). As curvas das exportações de tecidos de lã e de algodão apresentaram certo crescimento após a Primeira Guerra Mundial, mas não numa proporção satisfatória, considerando a comentada substituição de importações por alguns autores. Mas a exportação de conservas alimentícias superou no peso a de tecidos. Falta de dados não permite melhor análise das exportações de biscoitos e charutos.

A curva dos valores das exportações (Gráfico 55) demonstra que os tecidos de lã estão em primeiro lugar, seguidos pelos tecidos de algodão e, em terceiro lugar, pelas conservas alimentícias.

5.4.4. Preços, pesos, volumes e tributação

As referências nos relatórios aos preços das mercadorias exportadas são raras.

Para se possuir uma noção dos preços, a solução mais simples é dividir o peso total pelo respectivo valor de cada produto, sendo isto feito pelo Autor do presente trabalho quanto ao charque, couro, sebo, lã, banha, carne congelada, cebola, arroz, tecidos de lã e de algodão, conservas alimentícias, biscoitos e charutos. Estes são os produtos mais significativos na exportação através do Porto do Rio Grande e, por esta razão, foram escolhidos como variáveis estudadas no trabalho.

Entretanto, o preço médio do quilograma de cada produto, constan-

te nas Tabelas XXII a-b-c-d-e-f, e XXIII a-b-c-d-e, não é uma História de Preços, mas sim um cálculo de média aproximada, para acompanhar a evolução dos preços.

Os pesos, em sua totalidade, estão dentro do sistema métrico decimal, mas em alguns produtos aparecem não em quilogramas, mas em arrobas. Tal fato não apresenta problemas, como certas mercadorias que foram contadas por unidades, como chifres, badanas, caronas, tamancos aos pares, selas, línguas secas ou em salmoura, tábuas, pranchões, telhas, eixos de carretas, laranjas, chinelos de couro, ovos, abóboras, lenha emachas e outros.

Assim se expressam os Balanços da Secretaria da Fazenda.

Por outro lado, a medida litro é empregada para muitos produtos durante alguns anos. São exportadas por litro: farinha de mandioca, milho, feijão, batata, amendoim, óleo de mamona, óleo de mocotô, vinho, óleo de amendoim, cevada, aguardente, ervilha, cangica, vinagre e outros.

Os volumes apresentam também dificuldades, pois nos Balanços e alguns Relatórios da Secretaria da Fazenda surgem os termos: cestos de tomates, résteas de cebola e alho (antes do ano de 1900) e barricas de carvão.

O estudo da tributação sobre a exportação do Estado do Rio Grande do Sul, no período 1890-1930, é complexo, merecendo um trabalho especial, visto que em cada exercício ocorrem modificações no valor: de 6% a 2%, conforme a mercadoria, quando em certas condições há isenções sobre determinado produto, para incentivar as exportações.

6. ESTUDO DA CONJUNTURA

6.1. AS FLUTUAÇÕES NO COMÉRCIO DO PORTO DO RIO GRANDE (1890-1930)

O movimento de entradas e saídas de navios pela Barra do Rio Grande, quanto ao número de navios (Gráficos 1-), pode ser considerado relativo, devido ao aperfeiçoamento e ao aumento da tonelagem das embarcações, no decorrer daquele período, sendo melhor observada a movimentação nos Gráficos 3-4, referentes à tonelagem de entradas e saídas de navios.

A curva cai no ano de 1894 (Gráficos 3-4), em consequência da Revolução Federalista, entrando a seguir em ascensão, tendo uma queda no período da Primeira Guerra Mundial e apresentando um movimento ascendente após o término do conflito, por estar mais segura a Barra.

Os Gráficos 1-4 não apresentam oscilações profundas fora da Revolução Federalista e da Primeira Guerra Mundial.

Pela falta de dados, o movimento de entradas de navios no Porto do Rio Grande faz com que a curva seja contínua, a partir do ano de 1896 (Gráfico 5), e se observa um Juglar: 1906-1916. As oscilações entre 1896-1906 são de subidas e descidas, com um dente de Kitchen em 1901, sendo o ano de 1906 de queda no número de entradas de embarcações. A seguir, vem uma recuperação, mas a guerra de 1914-1918 prejudica toda a movimentação marítima, como também ocorre nos Gráficos 1-4, com relação à Barra do Rio Grande.

A série da tonelagem das entradas de navios (Gráfico 7) é mais contínua e pelos dados constantes há dois Juglar: 1900-1906 e 1906-1916.

Segue uma recuperação, até 1913, com um dente de Kitchin, decaindo em consequência da guerra, entrando depois em ascensão. A causa da queda entre 1913 e 1919 foi a diminuição da entrada de embarcações estrangeiras, originando a forma geométrica de um funil, no que se refere ao movimento dos barcos estrangeiros.

Os poucos dados que constam nas curvas do Gráfico 8 coincidem, em parte, com o Gráfico 7, o que vem confirmar o mesmo funil, no período da guerra.

Uma vez completada a remodelação do Porto Velho em 1923, os relatórios separam a movimentação nos dois portos: o Porto Velho e o Porto Novo.

Os Gráficos 9-10¹ apresentam uma estabilidade levemente crescente nas entradas e saídas, sendo marcante, no Gráfico 9, um crescimento na entrada de embarcações nacionais. Infelizmente, as saídas são apenas do total, pois não foram localizados os dados que especificassem o número, tanto de embarcações nacionais como estrangeiras.

O Porto Velho teve a característica de, uma vez concluídas suas obras, ter sido freqüentado apenas por navios nacionais, apresentando curva ascendente, que cai em 1930 (Gráficos 11-12). De 1923 a 1930, os relatórios apenas apresentam o peso das entradas (Gráfico 13). No Porto Velho, a curva entre 1923 e 1927 oscila levemente, mas a partir deste último ano entra em ascensão, o que não ocorre com a do Porto Novo que, depois de uma leve queda em 1924, entra em ascensão, decaindo nos anos de 1929-1930.

O peso total das exportações pela Barra do Rio Grande apresenta uma curva ascendente, mas com dois dentes de Kitchen: 1913 e 1924 (Grá-

¹Os Gráficos 9, 10, 11, 12 e 13, para facilitar a legibilidade, são apresentados numa escala de 1 cm ou 10 mm, diferentemente dos outros gráficos, na escala de 4 mm.

fico 15), mas, pelo menos no que se refere ao peso, as exportações pela Barra do Rio Grande aumentaram depois que a mesma, com a construção dos molhes, apresentou maior segurança. Quanto às exportações através da fronteira terrestre, apresenta um Juglar, 1908-1914, a seguir uma ascensão até 1918, decaindo depois com dois dentes de Kitchin, em 1921 e 1923, entrando a seguir em ascensão até 1927, decaindo no final do período.

Mas, se no peso, as exportações pela Barra são satisfatórias, não ocorreu o mesmo com os valores (Gráfico 16). Depois de uma queda inicial, a curva é ascendente, mas pela fronteira terrestre a ascensão é bem maior, apesar de um Juglar 1904-1915, com quatro dentes de Kitchin: 1917, 1919, 1921 e 1925, e uma agulha em 1928.

As importações que constam nos relatórios são referentes às do exterior, pois, conforme foi mencionado, nada consta sobre as importações dos portos nacionais.

O peso (Gráfico 17) oscilou muito no período, mas as importações através do Porto do Rio Grande acompanham a curva do total do Rio Grande do Sul, de maneira geral (Gráficos 17-18). O peso (Gráfico 17) entra em ascensão até 1910, caindo em 1911, subindo a seguir até 1913, quando a curva começa a cair até 1917. A recuperação foi lenta, e somente em 1926 atinge o índice de 1913. Sofre leves oscilações, até cair novamente em 1930.

O valor das importações (Gráfico 19), embora a série mais completa que a do peso (Gráfico 17), apresenta algumas lacunas. A oscilação é grande; depois da agulha de 1894, entra em baixa, apresentando um Juglar, 1905-1916, quando as importações atingem o nível mais baixo de todo o período. Dois dentes de Kitchin, 1919 e 1925, interrompem a ascensão da curva, que decai em 1930, em consequência da crise internacional de 1929.

O Gráfico 18 permite melhor compreensão do percentual da participação do Porto do Rio Grande no peso total das importações do exterior. Depois da baixa do ano de 1912, há uma ascensão em 1913 a 1915, decaindo

até 1919, subindo em 1920, ocorrendo um Juglar: 1919-1930. Nos anos de 1912, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1922, 1923, 1924, 1929 e 1930, a participação das importações do exterior esteve abaixo de 50% do total.

O percentual do valor (Gráfico 20), com exceção do ano de 1902, esteve sempre abaixo de 50%, sendo, portanto, fraca a participação do Porto do Rio Grande no total do Rio Grande do Sul, no período de 1902 a 1930.

Pela análise dos Gráficos 21-22,² as exportações do Rio Grande do Sul, quanto ao destino, encaminharam-se, em todos os anos, tanto no peso como no valor, para os demais estados brasileiros, apesar de, numa grande parte do período (1917-1923), se aproximarem os totais para os estados brasileiros e para o exterior.

Um detalhe a observar é que os anos de baixa para o Rio Grande do Sul não coincidem com os do Porto do Rio Grande (Gráficos 23-25). Um paralelo entre o peso das exportações do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande (Gráfico 23) demonstra que não coincidem, mas, como o objetivo do presente trabalho é o Porto do Rio Grande, a análise deve ser feita comparando o seu movimento com a curva do Rio Grande do Sul.

O peso das exportações do Porto do Rio Grande para o exterior (Gráfico 23) apresenta crescimento até 1913, caindo bruscamente até 1916, mas, a seguir, a curva entra em ascensão, com um dente de Kitchin em 1921 e a agulha de 1923. Novamente entra em ascensão até 1928, começando a declinar em 1929, melhorando em 1930.

O valor das exportações para o exterior (Gráfico 24) não apresenta a série completa, mas as oscilações estão presentes entre 1893-1897 e 1901-1907, tendo no centro a agulha incompleta de 1902 e outra de 1904. A série é contínua de 1910 a 1930.

²Os Gráficos 21 a 30 são baseados em dados extraídos de relatórios federais (Ministério da Fazenda e Directoria de Estatística Commercial).

Inicia com um ciclo de Kitchin, 1911-1914, com uma leve ascensão em 1915, para sofrer uma queda em 1916, a maior de todo o período. A ascensão é rápida até 1919, sofrendo oscilações até 1930. Um ciclo de Kitchin 1922 - 1926 ascende em 1927, decaindo no final, sofrendo os efeitos da crise de 1929. O total dos pesos exportados pelo Porto do Rio Grande (Gráfico 25) não se aproxima do total do Rio Grande do Sul. Inicia em baixa até 1916, com dois dentes de Kitchin: 1908 e 1912. Em seguida, entra a curva em ascensão, com três dentes de Kitchin: 1919, 1924 e 1928.

O valor das exportações totais do Rio Grande do Sul e a participação do Porto do Rio Grande baseiam-se em séries contínuas (Gráfico 26). A curva das exportações gaúchas através do Porto do Rio Grande inicia em ascensão, 1890-1893, caindo em 1894-1895, subindo novamente em 1899, surgindo uma oscilação de Kitchin (1900-1905). Um lento crescimento vai até 1915, com dois dentes de Kitchin: 1913 e 1915, registrando-se uma queda em 1916, quase idêntica à de 1896, vinte anos antes. Uma vez construídos o Porto Novo e quase a totalidade dos molhes, dando mais segurança à Barra do Rio Grande, a curva começa a subir a partir de 1917, com uma oscilação em 1925, para cair em 1926. Nos dois anos seguintes, há uma recuperação, com um dente de Kitchin em 1928, terminando o período com baixa.

Um confronto entre as duas curvas do Gráfico 26 permite verificar que a do Rio Grande do Sul não teve oscilações mais graves que a do Porto do Rio Grande, acompanhando esta o crescimento da primeira. Apenas o ano de 1916 foi desastroso para o Porto do Rio Grande, não ocorrendo o mesmo no total geral do Estado.

A curva do total do peso das exportações através do Porto do Rio Grande (Gráfico 27) apresenta leves oscilações entre 1909-1916, com um dente de Kitchin em 1912, para cair em 1916, ocorrendo depois uma ascensão que prossegue até 1928, apresentando a fase de 1917-1928 três dentes de Kitchin: 1919, 1924 e 1927, decaindo a curva em 1929-1930. O total

não demonstra grandes particularidades, salvo em 1916, mas as curvas menores, para os estados brasileiros e para o exterior, apresentam maiores oscilações, mas, somados, os totais não causam problemas maiores, salvo no ano de 1916.

A queda violenta no ano de 1916 é marcante no peso destinado ao exterior, ocorrendo o mesmo — mas não em tão grande proporção — em relação ao Brasil. Na curva do peso para os portos brasileiros, depois de uma ascensão, dois ciclos de Kitchin: 1910-1913 e 1914-1916, interrompem o movimento ascendente. Segue um crescimento até 1918, caindo após até 1920, novamente uma ascensão até 1924. A recuperação prossegue até 1927, o que resulta numa oscilação de Kitchin, 1925-1930, encerrando o período. A curva do peso para o exterior está em baixa de 1909-1916, com leve crescimento no período 1912-1913. Depois do ano de 1916, entra em ascensão, com um dente de Kitchin em 1921 e um ciclo maior de Kitchin: 1922-1927. A recuperação vai até 1928, ponto máximo, para decair em 1929-1930.

No Gráfico 28, o percentual do peso para os portos brasileiros superou, na maioria dos anos, as mercadorias destinadas aos portos estrangeiros, salvo nos anos de 1910, 1923 e 1930. O Gráfico 28 apenas é um complemento do anterior (Gráfico 27), onde os ciclos são analisados.

O valor das exportações pelo Porto do Rio Grande (Gráfico 29) apresenta melhor série, ao contrário da curva do peso. A partir de 1895, a curva é ascendente até 1899, caindo em 1900-1901, aparecendo uma oscilação de Kitchin, 1901-1905, entrando em ascensão com um dente de Kitchin em 1913, para cair violentamente em 1916. Daí em diante, a curva é ascendente até 1924, que oscila depois de um pequeno patamar, caindo em 1926. A recuperação é interrompida com um dente de Kitchin em 1928, e a oscilação começa devido à crise de 1929. Analisando a origem dos valores no Gráfico 29, observam-se dois detalhes: a curva é muito quebrada e confusa, pois, enquanto o peso das mercadorias para os portos nacionais

supera, na maioria dos anos, o peso das mercadorias destinadas ao exterior (Gráfico 27), o mesmo não ocorreu com o valor, pois os portos estrangeiros superaram os nacionais nos anos de 1897, 1901, 1904, 1907, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1918, 1919, 1920, 1921, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929 e 1930; sendo melhor ilustrado no Gráfico 30, onde está o percentual do valor do destino das mercadorias para o Brasil e para o exterior. Analisando o destino do valor para o exterior, o período 1901-1907 apresenta uma agulha: 1904. A curva apresenta uma pequena agulha em 1923, sem maiores consequências, até chegar a formar dois dentes de Kitchin, um pequeno em 1925 e um maior em 1927, decaindo em 1929-1930.

Quanto ao valor das mercadorias destinadas aos portos nacionais, inicia em baixa, mudando a direção, com ascensão até 1903, quando um ciclo de Kitchin ocorre em 1904-1907, interrompido por falta de dados até 1910. A curva apresenta ainda outro ciclo de Juglar, 1912-1919, dentro da Primeira Guerra Mundial. Decai em 1916, mas não tão violentamente como a curva referente ao exterior. Depois de uma ascensão em 1917, dois Juglar encerram o período: 1919-1923 e 1923-1928, seguindo uma pequena ascensão e depois decaindo.

Considerando que os relatórios estaduais e federais coincidem com os totais, mas não quanto aos totais por destino, os Gráficos 31-32-33-34-35 são baseados nos Relatórios da Secretaria dos Negócios da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul.

A exportação referente ao peso (Gráfico 31) não confere com o Gráfico 27, pois apenas no ano de 1923 o exterior supera os portos nacionais. O total geral, por ser menor a série, está em ascensão em todo o período de 1913-1930. Depois de uma curva decrescente (1913-1917), entra em ascensão com um dente de Kitchin em 1919 e outro em 1924. Uma oscilação de Kitchin, sem forte ascensão, 1926-1930, encerra o período.

Quanto ao destino, a análise é mais complexa. Inicialmente, a curva para o Brasil está em declínio até 1916, entrando em ascensão até

1919, caindo em 1920, para depois ascender. De 1920 a 1930, quatro dentes de Kitchin interrompem o progresso: 1922, 1924, 1927 e 1929. No que se refere ao exterior, a curva é mais complexa: oscila de 1913 a 1915, para cair vertiginosamente em 1916 devido ao conflito mundial, aparecendo o ano de 1916, em todos os gráficos, como negativo. A ascensão é grande até 1918, para depois surgir um dente de Kitchin em 1921 e um ciclo maior de Kitchin 1922-1926, com uma agulha em 1923. A ascensão prossegue até declinar em 1929-1930.

Antes da análise do Gráfico 32, relativo ao destino das exportações do Porto do Rio Grande, é necessário verificar o Gráfico 33, onde consta o total das mercadorias exportadas pelo referido porto para o Brasil e para o exterior.

O Gráfico 33 apresenta inicialmente uma curva descendente até 1916, entrando em ascensão até 1919. Considerando a maior segurança da Barra e um porto em condições, o crescimento é explicável. Uma ascensão segue, interrompida por um dente de Kitchin em 1928, encerrando o período.

Quanto ao valor das mercadorias (Gráfico 32), apenas em 1927 o total do exterior supera a exportação para os portos nacionais.

Analizando o Gráfico 34, observa-se que não ocorreu nenhum superavit no movimento comercial de exportação e importação pelo Porto do Rio Grande, de 1909 a 1930, no que se refere ao peso; apenas grandes deficits, diminuídos somente durante a Primeira Guerra Mundial, até um ano após, aumentando novamente a seguir. Não ocorreu o mesmo com o valor (Gráfico 35), pois, a partir de 1919, os superavits são quase que constantes. A falta de dados prejudica a análise, mas após uma baixa em 1894, sobe até 1897, quando a linha é interrompida. O período 1901-1907 apresenta três dentes de Kitchin: 1902, 1904 e 1906, reiniciando a linha em 1911. Segue uma oscilação de Kitchin 1913-1916, após um Juglar 1917-1926. A curva cresce, formando uma agulha em 1928, para subir em 1930. Os superavits nos valores compensaram os deficits nos pesos.

A documentação e os relatórios das repartições públicas nem sempre coincidem, daí o Gráfico 36 ser todo baseado na documentação do DEPREC. O período, embora contínuo, é pequeno: 1920-1930, mas bem minucioso, embora com o problema de ter apenas o peso. A importação direta supera em todos os períodos as exportações. Inicia com alta, para cair em 1922. A curva apresenta dois dentes de Kitchin em 1923 e 1925 e, após breve ascensão, cai em 1930. A importação baldeada, isto é, importada por outros portos gaúchos e depois enviada para o Porto do Rio Grande, apresenta maior oscilação. A curva decresce e forma um Kitchin: 1921 a 1923; seguindo em ascensão, aparecem alguns patamares, até 1929, quando cai bruscamente. A exportação direta apresenta a curva com duas oscilações de Kitchin: uma leve em 1922-1926 e outra em 1926-1930, não ocorrendo o mesmo com a exportação baldeada, mercadorias exportadas pelo Porto do Rio Grande para os outros portos gaúchos e daí para portos nacionais e estrangeiros. Em todo o período a curva está em baixa. Depois de um dente de Kitchin em 1914, há outra oscilação de Kitchin 1926-1930 e o ano de 1930, como nas três curvas anteriores, encerra em baixa.

O peso do movimento de mercadorias, face à documentação da PORTOBRÁS e da Secretaria dos Negócios da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul, também apresenta o movimento nos dois portos — Novo e Velho — não coincidindo nos totais em relação à documentação do DEPREC (Gráfico 36).

A importação no Porto Novo tem sua curva (Gráfico 37) em ascensão com leves oscilações de Kitchin em 1924 e 1926, subindo até 1929 para cair em 1930. O mesmo não ocorre no Porto Velho, onde as oscilações são mais profundas, com dois ciclos de Kitchin: 1923-1926 e 1927-1929. A exportação no Porto Novo mantém no período de 1918-1930 uma curva sinuosa, apenas com um ciclo de Kitchin, 1926-1929, sem maiores oscilações. No Porto Velho, depois de uma oscilação, 1923-1927, a exportação entra em alta, superando as importações, única vez que ocorre no Gráfico 37, mantendo-se nessa posição até mesmo em 1930, quando caem as exportações.

Os Gráficos 38-49, relativos à exportação de produtos derivados da pecuária, agricultura e alguns produtos industriais, foram estudados no item 5.4.3., relativo à Análise das Mercadorias. Todos esses Gráficos estão condensados nos Gráficos 50-55, mencionados no item acima referido, que passarão a ser analisados.

Verificando o Gráfico 50, referente ao peso em quilogramas dos principais produtos derivados da pecuária, exportados pelo Porto do Rio Grande no período 1890-1930, nota-se, de maneira geral, coincidência nas depressões ocasionadas por crises de caráter nacional e outras internacionais: 1892, 1900, 1916-1917, 1922 e 1929, estas duas últimas com menor intensidade em relação aos produtos em estudo. Da mesma maneira, registram-se coincidências nas elevações, como nos anos de 1894, 1897-1899, 1902 e 1923. O período 1890-1930 apresenta uma seqüência de grande Juglar 1892-1900, 1900-1916, que excede a duração média de um Juglar, mas que de certa forma o representa. Um pequeno patamar, 1916-1920, iniciando um novo Juglar de 1920-1930. Registram-se diversos ciclos de Kitchin.

O Gráfico 51, referente ao valor dos derivados da pecuária exportados pelo Porto do Rio Grande, apresenta o problema da grande falta de dados, abrangendo apenas o período 1906-1930. Os anos de baixa, 1916, 1920 e 1926, coincidem na queda do valor de todos os produtos, assim como nos anos de ascensão: 1925 e 1928, principalmente o último.

As exportações dos produtos agrícolas quanto ao peso em quilogramas (Gráfico 52) são praticamente de um único produto, a cebola, pois o arroz figura em poucos anos, o que não permite uma análise adequada. O peso apresenta dentes de Kitchin, 1902, 1912, 1917, apenas um Juglar 1923-1929, sem maiores conseqüências. O Gráfico 53, referente ao valor, apresenta a curva em ascensão, sendo poucas as oscilações, apenas um dente de Kitchin em 1917 e um ciclo de Kitchin 1923-1926.

O Gráfico 54, que apresenta os produtos manufaturados exportados pelo Porto do Rio Grande em 1897 a 1930, não possui séries completas para

a devida análise.

Entretanto, como nas análises anteriores, os anos de baixa coincidem de maneira geral nos produtos: 1908, 1914 e 1930. Os anos de alta coincidem igualmente: 1905, 1913, 1918 e 1928. A maioria das manufaturas acompanham o crescimento da curva.

Finalmente, o Gráfico 55, do valor em mil réis das exportações das manufaturas, apresenta séries mais contínuas de 1906 a 1930. Os anos de baixa, 1908, 1914 e 1930, coincidem com a queda do peso em quilogramas (Gráfico 54), mas os de alta, 1911, 1918 e 1926, não se ajustam com os de alta no peso.

6.2. O ESTUDO DA CONJUNTURA

Pela análise das flutuações ocorridas no comércio através do Porto do Rio Grande, no período de 1890 a 1930, observou-se que suas crises estiveram ligadas às variações acidentais, que não apresentam um caráter periódico ou cíclico. Tais variações foram, internamente, a Revolução Federalista (1893-1895) e, externamente, a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), notadamente a última, que abalou o comércio gaúcho através do Porto do Rio Grande. A Revolução de 1923-1924 nenhum problema trouxe ao comércio exterior do Estado.

Em todos os Gráficos algo foi comum: o ano de 1916 foi o pior de todo o período, estando em baixa em todo o movimento portuário.

Eliminados os problemas acidentais, as flutuações no período não foram tão marcantes, sendo seus movimentos breves ou de curto prazo, estando enquadrados nos Ciclos de Kitchin, mesmo registrando-se alguns Ciclos de Juglar.

Algo favoreceu a economia sul-rio-grandense: o tipo de mercadorias exportadas para o exterior. O Brasil, no período, caracterizou-se pela produção e exportação de produtos tropicais: café, açúcar e cacau, enquanto que o Rio Grande do Sul se salientou pela exportação dos derivados da pecuária e alguns produtos agrícolas, mais indispensáveis para a alimentação e mesmo para a indústria de países desenvolvidos, como é o caso do couro, sebo, lã e carne congelada. A exportação para os portos nacionais caracterizou-se, na época, pelo charque, seguida por manufaturas de tecidos e conservas em geral, além dos produtos da pecuária e alguns produtos agrícolas.

Assim, o Porto do Rio Grande, em todo o período, exportou produtos variados, daí não sofrendo crises profundas motivadas pela monocultura.

Finalmente, a tão comentada substituição de importações não ocorreu com a intensidade julgada por alguns autores, no que se refere à economia gaúcha. A indústria que mais se desenvolveu após 1918 foi a da carne frigorificada, com um aproveitamento de um dos principais derivados da pecuária rio-grandense, exportada para a Europa Ocidental, com destaque a Inglaterra, Itália, França e Alemanha, e em menor escala para os Estados Unidos.

CONCLUSÃO

O Porto do Rio Grande, no período de 1890-1930, pela análise das Tabelas e Gráficos, participou muito do comércio exterior do Rio Grande do Sul, mas não foi oficialmente o principal escoadouro da produção gaúcha, no total geral das exportações, ficando abaixo de 50% sua participação no total geral.

Parte da exportação, após o pagamento dos respectivos tributos em Porto Alegre e Pelotas, figurava como exportada por esses portos, quando na realidade o escoadouro era o Porto do Rio Grande. Assim, mesmo existindo essa tributação favorecendo os dois portos mencionados, é indiscutível que a exportação foi feita através do Porto do Rio Grande, não obstante constar ser a exportação feita por Porto Alegre e Pelotas.

Os demais portos gaúchos, embora com a desvantagem de serem fluviais, e mais a fronteira terrestre superaram, somando seus totais, o movimento comercial do Porto do Rio Grande, na Primeira República.

O Porto do Rio Grande, durante todo o período, sofreu a concorrência do Porto de Montevideu, variando de intensidade o problema.

Inicialmente, a falta de segurança na Barra do Rio Grande e a inexistência de um porto em condições favoreceram o porto uruguaio, em prejuízo do Rio Grande. A construção dos molhes e do Porto Novo, assim como a remodelação do Porto Velho, melhoraram a situação, aumentando o movimento de navios na Lagoa dos Patos e automaticamente o comércio com os demais portos brasileiros e com o exterior. Por outro lado, as novas instalações portuárias permitiram o estabelecimento da Cia. Swift, tão importante na economia do Rio Grande do Sul durante décadas.

Apesar dessas melhorias, a concorrência do Porto de Montevideu prosseguiu. A partir de 1918, começou uma guerra tributária e, até o final do período, a vitória foi do Uruguai, pouco fazendo a administração pública brasileira em favor do Porto do Rio Grande.

No que se refere à política econômico-financeira, tanto por parte do governo estadual como do federal, assim como a pequena rede ferroviária do Rio Grande do Sul, vieram a completar as vantagens do Porto de Montevideu, tanto no comércio oficial, como no ilegal, ou seja, o contrabando, que, por suas circunstâncias, é difícil de ser analisado. Isso expressa uma falta de visão da administração pública nacional, que, em última análise, veio a beneficiar um porto estrangeiro.

A encampação das obras da Cie. Française trouxe unicamente vantagens para o Estado do Rio Grande do Sul, o qual pagou uma quantia irrisória pelo valor dos trabalhos técnicos efetuados e pela maquinaria em geral, que representava o material mais sofisticado da época. Entretanto, para o Porto do Rio Grande, a encampação da Cia. Française não foi tão vantajosa, pois não foram concluídas todas as obras planejadas pelos engenheiros franceses no Porto, na cidade e na zona industrial.

Em síntese, as crises internacionais fazem sentir seus reflexos na economia sul-rio-grandense, mais diretamente no Porto do Rio Grande, sempre numa repercussão um tanto tardia e sem grande intensidade.

TABELAS

TABELA I
MOVIMENTO DE NAVIOS PELA BARRA DO RIO GRANDE
(1890-1930)

| ANO | ENTRADAS | TONELAGEM | SAÍDAS | TONELAGEM | TOTAL DO NÚMERO DE EMBARCAÇÕES | TOTAL DA TONELAGEM LÍQUIDA DE REGISTRO | ANO | ENTRADAS | TONELAGEM | SAÍDAS | TONELAGEM | TOTAL DO NÚMERO DE EMBARCAÇÕES | TOTAL DA TONELAGEM LÍQUIDA DE REGISTRO |
|------|----------|-----------|--------|-----------|--------------------------------------|---|-------|----------|-----------|--------|-----------|--------------------------------------|---|
| 1890 | 575 | 157.394 | 570 | 154.171 | 1.145 | 311.565 | 1911 | 559 | 481.559 | 546 | 475.777 | 1.105 | 957.336 |
| 1891 | 569 | 197.739 | 568 | 197.721 | 1.137 | 395.460 | 1912 | 561 | 516.015 | 556 | 519.832 | 1.117 | 1.035.847 |
| 1892 | 575 | 255.203 | 550 | 244.488 | 1.125 | 499.691 | 1913 | 600 | 605.894 | 576 | 602.189 | 1.176 | 1.208.083 |
| 1893 | 556 | 200.716 | 488 | 203.567 | 1.044 | 404.283 | 1914 | 484 | 459.313 | 485 | 465.132 | 969 | 924.445 |
| 1894 | 426 | 160.110 | 422 | 162.285 | 848 | 322.395 | 1915 | 389 | 307.069 | 389 | 308.355 | 778 | 615.424 |
| 1895 | 512 | 247.622 | 491 | 238.731 | 1.003 | 486.353 | 1916 | 349 | 270.285 | 349 | 273.264 | 698 | 543.549 |
| 1896 | 485 | 249.698 | 490 | 248.778 | 975 | 498.476 | 1917 | 381 | 291.138 | 384 | 294.099 | 765 | 585.237 |
| 1897 | 468 | 241.295 | 476 | 243.388 | 944 | 484.683 | 1918 | 434 | 373.577 | 428 | 366.798 | 862 | 740.375 |
| 1898 | 421 | 231.850 | 427 | 233.623 | 848 | 465.473 | 1919 | 457 | 457.251 | 439 | 450.049 | 896 | 907.300 |
| 1899 | 415 | 244.067 | 424 | 246.534 | 839 | 490.601 | 1920 | 562 | 759.006 | 550 | 761.120 | 1.112 | 1.520.126 |
| 1900 | 343 | 215.072 | 337 | 215.251 | 680 | 430.323 | 1921 | 615 | 768.053 | 606 | 759.730 | 1.221 | 1.527.783 |
| 1901 | 362 | 216.766 | 357 | 216.910 | 719 | 433.676 | 1922 | 576 | 768.563 | 551 | 757.039 | 1.127 | 1.525.602 |
| 1902 | 383 | 232.103 | 360 | 218.415 | 743 | 450.518 | 1923 | 596 | 901.810 | 602 | 915.763 | 1.198 | 1.817.573 |
| 1903 | 377 | 236.318 | 369 | 231.503 | 746 | 467.821 | 1924 | 620 | 1.004.390 | 615 | 998.344 | 1.235 | 2.002.734 |
| 1904 | 425 | 249.203 | 419 | 248.433 | 844 | 497.636 | 1925 | 593 | 1.032.382 | 583 | 1.016.777 | 1.176 | 2.049.159 |
| 1905 | 428 | 259.411 | 424 | 264.073 | 852 | 523.484 | 1926 | 707 | 1.400.743 | 712 | 1.407.022 | 1.419 | 2.807.765 |
| 1906 | 464 | 314.850 | 458 | 317.617 | 922 | 632.467 | 1927 | 777 | 1.575.417 | 768 | 1.565.094 | 1.545 | 3.140.511 |
| 1907 | 501 | 341.089 | 497 | 346.920 | 998 | 688.009 | 1928 | 894 | 1.977.644 | 885 | 1.971.695 | 1.779 | 3.949.339 |
| 1908 | 525 | 365.080 | 510 | 351.589 | 1.035 | 716.669 | 1929 | 963 | 1.977.420 | 959 | 1.971.607 | 1.922 | 3.949.027 |
| 1909 | 508 | 383.438 | 496 | 388.694 | 1.004 | 772.132 | 1930 | 858 | 1.963.397 | 853 | 1.963.079 | 1.711 | 3.926.476 |
| 1910 | 570 | 454.344 | 552 | 457.590 | 1.122 | 911.934 | TOTAL | 21.863 | | 21.521 | | | |

FONTE: Arquivo da PORTOPÁS S.A.
PIRETEL, Fortunato. *Aspectos gerais do Município de Rio Grande*. Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1944. p. 346.

TABELA II
MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO RIO GRANDE
(1890-1922)

| ANO | ENTRADAS | | | | | | SAÍDAS | | | | | |
|------|-----------|-----------|--------------|-----------|-------|-----------|-----------|-----------|--------------|-----------|-------|-----------|
| | Nacionais | | Estrangeiros | | Total | | Nacionais | | Estrangeiros | | Total | |
| | Nº | Tonelagem | Nº | Tonelagem | Nº | Tonelagem | Nº | Tonelagem | Nº | Tonelagem | Nº | Tonelagem |
| 1890 | 194 | 69.935 | 381 | 87.459 | 575 | 157.394 | 198 | 67.469 | 372 | 86.705 | 570 | 154.174 |
| 1891 | 236 | 121.193 | 333 | 76.543 | 569 | 197.736 | 236 | 122.066 | 332 | 75.685 | 568 | 197.751 |
| 1892 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1893 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1894 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1895 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1896 | 211 | ... | 274 | ... | 485 | 249.698 | 204 | ... | 286 | ... | 490 | 248.778 |
| 1897 | ... | ... | ... | ... | 404 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1898 | ... | ... | ... | ... | 389 | 215.182 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1899 | ... | ... | ... | ... | 410 | 274.841 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1900 | ... | ... | ... | ... | 349 | 148.972 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1901 | 224 | 123.621 | 248 | 161.050 | 472 | 284.671 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1902 | 225 | 118.837 | 140 | 92.201 | 365 | 211.038 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1903 | 123 | 98.521 | 261 | 148.453 | 384 | 246.974 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1904 | 137 | 111.434 | 292 | 159.943 | 429 | 271.377 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1905 | ... | ... | ... | ... | 405 | 248.387 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1906 | ... | ... | ... | ... | 217* | 196.376 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1907 | 248 | 131.445 | 246 | 219.542 | 494 | 350.987 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1908 | ... | ... | ... | ... | 494 | 346.097 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1909 | ... | ... | ... | ... | 502 | 391.356 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1910 | 327 | 263.468 | 235 | 264.796 | 562 | 528.264 | 325 | 265.659 | 229 | 266.463 | 554 | 532.122 |
| 1911 | 310 | 269.877 | 239 | 285.761 | 549 | 555.638 | 307 | 266.244 | 239 | 286.407 | 546 | 552.651 |
| 1912 | 344 | 307.558 | 223 | 308.933 | 567 | 616.491 | 346 | 310.565 | 228 | 309.401 | 574 | 619.966 |
| 1913 | 354 | 331.445 | 247 | 372.766 | 601 | 704.211 | 351 | 326.879 | 245 | 358.474 | 596 | 685.353 |
| 1914 | 301 | 279.133 | 188 | 249.522 | 489 | 528.655 | 303 | 281.916 | 195 | 260.648 | 498 | 542.564 |
| 1915 | 296 | 260.400 | 100 | 107.477 | 396 | 367.877 | 298 | 260.948 | 99 | 105.981 | 397 | 366.929 |
| 1916 | 260 | 235.439 | 90 | 87.705 | 350 | 323.144 | 267 | 242.242 | 89 | 87.235 | 356 | 329.477 |
| 1917 | 326 | 281.216 | 57 | 56.058 | 383 | 337.274 | 328 | 281.273 | 62 | 60.939 | 390 | 342.212 |
| 1918 | 371 | 377.031 | 67 | 62.830 | 438 | 439.861 | 366 | 378.638 | 86 | 61.430 | 452 | 440.068 |
| 1919 | 349 | 346.454 | 107 | 170.923 | 456 | 517.377 | 352 | 345.825 | 105 | 166.926 | 457 | 512.751 |
| 1920 | 362 | 356.027 | 199 | 460.848 | 561 | 816.875 | 361 | 354.830 | 203 | 467.225 | 564 | 822.055 |
| 1921 | 369 | 369.413 | 167 | 416.230 | 536 | 785.643 | 373 | 372.513 | 170 | 420.833 | 543 | 793.346 |
| 1922 | 362 | 390.197 | 206 | 441.444 | 568 | 831.641 | 363 | 391.810 | 206 | 444.432 | 569 | 836.242 |

↓ FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.
Relatório do Ministério da Fazenda (1892-1926).
Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1893-1930).

* Navegação de longo curso.

TABELA III
MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO NOVO E NO PORTO VELHO
(1923-1930)

| ANO | PORTO NOVO | | | | | PORTO VELHO | | |
|------|------------|--------------|-------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|
| | Entradas | | | | Saídas | Entradas | | Saídas |
| | Nacionais | Estrangeiros | Total | Tonelagem | Nº Navios | Nº Navios | Tonelagem | Nº Navios |
| 1923 | 2.919 | 235 | 3.154 | 1.522.342 | 3.164 | 1.471 | 120.669 | 1.473 |
| 1924 | 2.978 | 251 | 3.229 | 1.400.604 | 3.229 | 1.900 | 114.457 | 1.898 |
| 1925 | 2.642 | 223 | 2.865 | 1.802.440 | 2.859 | 1.901 | 135.112 | 1.907 |
| 1926 | 3.075 | 280 | 3.355 | 2.247.210 | 3.351 | 2.124 | 136.885 | 2.124 |
| 1927 | 3.189 | 291 | 3.480 | 2.356.076 | 3.475 | 2.862 | 148.794 | 2.860 |
| 1928 | 3.134 | 359 | 3.493 | 2.757.654 | 3.492 | 4.428 | 482.389 | 4.429 |
| 1929 | 2.779 | 407 | 3.186 | 2.594.042 | 3.177 | 4.437 | 644.666 | 4.432 |
| 1930 | 2.671 | 384 | 3.055 | 2.252.445 | 3.051 | 3.633 | 810.753 | 3.625 |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1923-1930).

NOTA: Não foram localizados dados referentes à tonelage das saídas dos navios no Porto Novo e no Porto Velho.

TABELA IV
RENDA DAS TAXAS DA BARRA E IMPOSTO DO CAIS DO RIO GRANDE
(1890-1930)

| ANO | VALOR (mil rês) | ANO | VALOR (mil rês) |
|------|--------------------|------|--------------------|
| 1890 | 48:406\$634 | 1911 | 1.073:725\$000 |
| 1891 | 65:580\$917 | 1912 | 1.268:262\$000 |
| 1892 | 74:901\$374 | 1913 | 1.313:999\$000 |
| 1893 | 84:796\$037 | 1914 | 983:003\$000 |
| 1894 | 89:481\$115 | 1915 | 741:284\$000 |
| 1895 | 90:275\$335 | 1916 | 704:654\$000 |
| 1896 | 92:336\$169 | 1917 | 1.025:339\$000 |
| 1897 | 113:833\$742 | 1918 | 1.022:266\$000 |
| 1898 | 134:046\$968 | 1919 | 1.235:164\$000 |
| 1899 | 129:593\$114 | 1920 | 2.737:664\$561 |
| 1900 | 135:317\$373 | 1921 | 4.992:693\$889 |
| 1901 | 126:198\$432 | 1922 | 3.239:320\$549 |
| 1902 | 145:335\$463 | 1923 | 4.189:889\$612 |
| 1903 | 138:326\$532 | 1924 | 2.650:374\$796 |
| 1904 | 146:943\$559 | 1925 | 4.476:946\$918 |
| 1905 | 137:031\$207 | 1926 | 10.097:175\$856 |
| 1906 | 149:950\$214 | 1927 | 6.623:233\$084 |
| 1907 | 160:783\$844 | 1928 | 8.062:317\$636 |
| 1908 | 491:297\$601 | 1929 | 1.538:355\$393 |
| 1909 | 799:744\$000 | 1930 | 6.318:281\$627 |
| 1910 | 1.073:191\$000 | | |

FONTES: Relatorios da Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1893-1930).

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balanços e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*.
Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

TABELA V
EXPORTAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL PELA BARRA DO RIO GRANDE E PELA FRONTEIRA TERRESTRE
(1899-1930)

| ANO | P E S O (ton) | | | | | V A L O R (contos de réis) | | | | |
|------|------------------|-------|-----------|-------|---------|-------------------------------|-------|-----------|-------|---------|
| | Barra | (%)* | Fronteira | (%)* | Total | Barra | (%)* | Fronteira | (%)* | Total |
| 1899 | ... | ... | ... | ... | ... | 52.155 | 89,78 | 5.941 | 10,22 | 58,096 |
| 1900 | ... | ... | ... | ... | ... | 40.721 | 80,42 | 9.913 | 19,58 | 50.634 |
| 1901 | ... | ... | ... | ... | ... | 36.599 | 82,94 | 7.529 | 17,06 | 44.128 |
| 1902 | ... | ... | ... | ... | ... | 42.789 | 83,09 | 8.703 | 16,91 | 51.492 |
| 1903 | ... | ... | ... | ... | ... | 42.499 | 81,76 | 9.482 | 18,24 | 51.981 |
| 1904 | ... | ... | ... | ... | ... | 50.007 | 87,45 | 7.176 | 12,55 | 57.183 |
| 1905 | ... | ... | ... | ... | ... | 43.708 | 77,13 | 12.957 | 22,87 | 56.665 |
| 1906 | ... | ... | ... | ... | ... | 53.238 | 80,37 | 12.995 | 19,63 | 66.233 |
| 1907 | 151.564 | 80,96 | 35.665 | 19,04 | 187.229 | 59.023 | 81,01 | 13.834 | 18,99 | 72.857 |
| 1908 | 171.142 | 83,58 | 33.645 | 16,42 | 204.787 | 61.939 | 83,10 | 12.590 | 16,90 | 74.529 |
| 1909 | 160.562 | 80,18 | 39.679 | 19,82 | 200.241 | 62.714 | 81,32 | 14.411 | 18,68 | 77.125 |
| 1910 | 167.331 | 77,79 | 47.797 | 22,21 | 215.128 | 64.928 | 79,22 | 17.030 | 20,78 | 81.958 |
| 1911 | 158.569 | 74,21 | 55.105 | 25,79 | 213.674 | 62.368 | 76,63 | 19.024 | 23,37 | 81.392 |
| 1912 | 198.047 | 72,71 | 74.334 | 27,29 | 272.381 | 77.644 | 73,97 | 27.324 | 26,03 | 104.968 |
| 1913 | 220.745 | 78,74 | 59.624 | 21,26 | 280.369 | 87.078 | 80,55 | 21.022 | 19,45 | 108.100 |
| 1914 | 169.893 | 85,40 | 29.029 | 14,60 | 198.922 | 65.051 | 82,01 | 14.268 | 17,99 | 79.319 |
| 1915 | 173.884 | 79,99 | 43.500 | 20,01 | 217.384 | 69.659 | 77,99 | 19.659 | 22,01 | 89.318 |
| 1916 | 144.138 | 75,38 | 47.069 | 24,62 | 191.207 | 66.748 | 72,16 | 25.748 | 27,84 | 92.496 |
| 1917 | 187.694 | 65,15 | 100.386 | 34,85 | 288.080 | 96.306 | 59,55 | 65.433 | 40,45 | 161.739 |
| 1918 | 178.552 | 61,07 | 113.792 | 38,93 | 292.344 | 106.035 | 63,97 | 59.728 | 36,03 | 165.763 |
| 1919 | 224.738 | 68,39 | 103.848 | 31,61 | 328.586 | 147.452 | 68,40 | 68.120 | 31,60 | 215.572 |
| 1920 | 222.875 | 73,93 | 78.598 | 26,07 | 301.473 | 147.601 | 74,60 | 50.278 | 25,40 | 197.879 |
| 1921 | 261.461 | 74,79 | 88.172 | 25,21 | 349.633 | 160.137 | 74,49 | 54.821 | 25,51 | 214.958 |
| 1922 | 264.441 | 77,24 | 77.896 | 22,76 | 342.337 | 185.093 | 79,41 | 47.978 | 20,59 | 233.071 |
| 1923 | 322.978 | 79,82 | 81.696 | 20,18 | 404.674 | 247.123 | 79,42 | 64.027 | 20,58 | 311.150 |
| 1924 | 368.324 | 84,00 | 70.206 | 16,00 | 438.530 | 336.647 | 81,32 | 77.295 | 18,68 | 413.942 |
| 1925 | 324.369 | 80,50 | 78.526 | 19,50 | 402.895 | 377.496 | 79,65 | 96.501 | 20,35 | 473.997 |
| 1926 | 358.743 | 80,17 | 88.698 | 19,83 | 447.441 | 262.197 | 75,46 | 85.248 | 24,54 | 347.445 |
| 1927 | 433.210 | 79,83 | 109.492 | 20,17 | 542.702 | 317.913 | 76,43 | 98.002 | 23,57 | 415.915 |
| 1928 | 449.854 | 80,65 | 107.920 | 19,35 | 557.774 | 445.090 | 76,65 | 135.632 | 23,35 | 580.722 |
| 1929 | 423.010 | 83,97 | 80.803 | 16,03 | 503.813 | 456.515 | 84,41 | 84.277 | 15,59 | 540.792 |
| 1930 | 414.299 | 82,41 | 88.374 | 17,59 | 502.673 | 418.760 | 82,43 | 89.222 | 17,57 | 507.982 |

FONTE: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1899-1930).

* Calculados pelo Autor.

TABELA VI

PESO EM TONELADAS DAS MERCADORIAS IMPORTADAS DO EXTERIOR ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE, PORTO ALEGRE,
PELOTAS, LIVRAMENTO, QUARAÍ, URUGUAIANA, OUTROS LOCAIS E O TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL
(1907-1930)

| ANO | RIO GRANDE | PORTO ALEGRE | PELOTAS | LIVRAMENTO | QUARAÍ | URUGUAIANA | OUTROS LOCAIS* | TOTAL DO ESTADO |
|------|------------|--------------|---------|------------|--------|------------|----------------|-----------------|
| 1907 | 127.148 | 52.639 | 16.175 | 3.587 | 2.287 | 10.938 | ... | ... |
| 1908 | 137.215 | 46.823 | 23.950 | 5.851 | 2.825 | 10.377 | ... | ... |
| 1909 | 155.318 | 49.998 | 23.652 | 6.601 | 10.399 | 9.396 | 11.650 | 267.014 |
| 1910 | 171.051 | 62.142 | 21.261 | 8.016 | 4.730 | 20.763 | 7.406 | 295.369 |
| 1911 | 189.056 | 84.003 | 18.281 | 10.835 | 1.903 | 9.224 | 5.104 | 318.406 |
| 1912 | 146.775 | 104.023 | 29.792 | 29.129 | 4.354 | 19.998 | 7.339 | 341.410 |
| 1913 | 221.317 | 108.258 | 33.793 | 64.951 | 2.213 | 14.886 | 11.987 | 457.405 |
| 1914 | 172.031 | 73.858 | 25.961 | 8.440 | 1.284 | 8.084 | 6.477 | 296.135 |
| 1915 | 127.096 | 45.873 | 14.715 | 10.751 | 1.195 | 8.166 | 5.021 | 212.817 |
| 1916 | 44.278 | 52.647 | 32.647 | 9.999 | 1.934 | 10.056 | 5.170 | 156.731 |
| 1917 | 36.913 | 40.278 | 16.643 | 23.295 | 2.585 | 7.949 | 3.331 | 130.994 |
| 1918 | 44.650 | 32.457 | 11.508 | 53.261 | 2.994 | 28.042 | 6.086 | 178.998 |
| 1919 | 55.127 | 53.517 | 15.385 | 66.309 | 2.964 | 25.902 | 11.722 | 230.926 |
| 1920 | 62.642 | 85.284 | 18.311 | 37.363 | 2.637 | 14.926 | 10.811 | 231.974 |
| 1921 | 60.711 | 42.071 | 16.132 | 25.364 | 636 | 8.445 | 3.678 | 157.037 |
| 1922 | 100.624 | 47.186 | 11.652 | 26.738 | 3.204 | 9.038 | 4.773 | 203.215 |
| 1923 | 115.084 | 47.804 | 15.183 | 17.471 | 1.837 | 9.269 | 2.046 | 208.694 |
| 1924 | 185.376 | 64.786 | 21.954 | 15.339 | 1.184 | 8.859 | 1.736 | 299.234 |
| 1925 | 191.837 | 73.063 | 14.487 | 13.159 | 598 | 9.121 | 1.860 | 304.125 |
| 1926 | 213.366 | 101.070 | 15.476 | 9.357 | 1.533 | 7.557 | 1.227 | 349.586 |
| 1927 | 202.185 | 116.996 | 16.099 | 18.470 | 1.072 | 6.725 | 1.463 | 363.010 |
| 1928 | 214.832 | 145.908 | 20.350 | 11.098 | 1.248 | 7.324 | 808 | 401.568 |
| 1929 | 207.035 | 191.091 | 28.263 | 12.634 | 222 | 6.549 | 648 | 446.442 |
| 1930 | 142.001 | 136.296 | 19.965 | 17.877 | 125 | 7.036 | 653 | 323.953 |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1910-1930).

Relatórios da Diretoria de Estatística Commercial do Ministério da Fazenda (1910-1924).

Relatórios do Ministério da Fazenda (1892-1926).

Relatórios da Repartição de Estatística do Rio Grande do Sul (1910-1920).

Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930)

* Devido à pluralidade de locais e à pequena exportação, foram reunidos pelo Autor os dados complementares do Estado do Rio Grande do Sul.

TABELA VII

VALOR DAS IMPORTAÇÕES DO EXTERIOR ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE, PORTO ALEGRE, PELOTAS,
LIVRAMENTO, QUARAÍ, URUGUAIANA E OUTROS LOCAIS E O TOTAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
(1890-1930)

| ANO | RIO GRANDE | PORTO ALEGRE | PELOTAS | LIVRAMENTO | QUARAÍ | URUGUAIANA | OUTROS LOCAIS * | TOTAL DO ESTADO |
|------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|------------------|
| 1890 | 16.515:227\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1891 | 13.208:450\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1892 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1893 | 20.248:874\$000 | 8.003:477\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1894 | 31.596:380\$000 | 8.911:253\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1895 | 12.732:860\$000 | 14.812:692\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1896 | 12.507:627\$000 | 20.439:461\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1897 | 11.923:521\$000 | 16.357:799\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1898 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1899 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1900 | 25.653:067\$000 | 1.688:803\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1901 | 19.515:175\$000 | 6.169:196\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1902 | 16.623:158\$000 | 8.654:423\$000 | 2.335:389\$000 | ... | ... | 1.426:049\$000 | 1.740:049\$000 | 30.779:068\$000 |
| 1903 | 15.146:829\$000 | 11.424:491\$000 | 3.652:367\$000 | ... | ... | 1.297:817\$000 | 3.170:751\$000 | 34.692:255\$000 |
| 1904 | 15.917:539\$000 | 12.926:425\$000 | 3.582:194\$000 | ... | ... | 1.838:137\$000 | 1.424:497\$000 | 35.688:792\$000 |
| 1905 | 12.903:847\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | 17.408:394\$000 | 30.312:241\$000 |
| 1906 | 13.114:989\$000 | 16.631:373\$000 | 3.123:742\$000 | 398:471\$000 | 226:962\$000 | 1.524:632\$000 | 635:148\$000 | 35.655:322\$000 |
| 1907 | 18.515:182\$000 | 22.933:837\$000 | 3.799:967\$000 | 813:147\$000 | 79:650\$000 | 1.636:763\$000 | 949:170\$000 | 48.727:716\$000 |
| 1908 | 19.570:211\$000 | 21.065:168\$000 | 4.768:306\$000 | 1.075:026\$000 | 102:578\$000 | 1.614:663\$000 | 1.018:695\$000 | 49.214:647\$000 |
| 1909 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 50.171:476\$000 |
| 1910 | 21.310:633\$000 | 24.295:991\$000 | 4.806:739\$000 | 1.398:787\$000 | 734:554\$000 | 3.737:331\$000 | 1.413:737\$000 | 57.697:772\$000 |
| 1911 | 22.970:955\$000 | 32.203:940\$000 | 5.172:303\$000 | 1.773:707\$000 | 613:305\$000 | 1.710:187\$000 | 1.265:101\$000 | 65.709:498\$000 |
| 1912 | 23.899:774\$000 | 35.609:118\$000 | 6.888:213\$000 | 2.438:010\$000 | 658:236\$000 | 3.716:305\$000 | 2.104:917\$000 | 75.314:573\$000 |
| 1913 | 27.714:000\$000 | 37.859:000\$000 | 8.522:000\$000 | 3.962:000\$000 | 480:000\$000 | 3.429:000\$000 | 1.837:000\$000 | 83.813:000\$000 |
| 1914 | 16.432:000\$000 | 23.892:000\$000 | 5.521:000\$000 | 1.086:000\$000 | 150:000\$000 | 1.497:000\$000 | 720:000\$000 | 49.293:000\$000 |
| 1915 | 15.184:000\$000 | 19.251:000\$000 | 4.102:000\$000 | 1.266:000\$000 | 333:000\$000 | 1.799:000\$000 | 412:000\$000 | 42.347:000\$000 |
| 1916 | 10.297:000\$000 | 27.435:000\$000 | 8.243:000\$000 | 1.540:000\$000 | 604:000\$000 | 2.653:000\$000 | 939:000\$000 | 51.711:000\$000 |
| 1917 | 15.189:000\$000 | 24.664:000\$000 | 5.956:000\$000 | 4.571:000\$000 | 440:000\$000 | 2.131:000\$000 | 738:000\$000 | 53.689:000\$000 |
| 1918 | 19.540:000\$000 | 29.520:000\$000 | 5.795:000\$000 | 15.200:000\$000 | 900:000\$000 | 6.772:000\$000 | 1.831:000\$000 | 79.558:000\$000 |
| 1919 | 29.818:000\$000 | 43.001:000\$000 | 8.575:000\$000 | 16.796:000\$000 | 1.181:000\$000 | 7.444:000\$000 | 3.498:000\$000 | 110.313:000\$000 |
| 1920 | 25.438:000\$000 | 82.402:000\$000 | 14.664:000\$000 | 7.546:000\$000 | 1.145:000\$000 | 7.780:000\$000 | 5.214:000\$000 | 144.189:000\$000 |
| 1921 | 38.961:000\$000 | 59.092:000\$000 | 12.867:000\$000 | 5.511:000\$000 | 660:000\$000 | 3.555:000\$000 | 2.158:000\$000 | 122.814:000\$000 |
| 1922 | 36.397:000\$000 | 39.536:000\$000 | 10.098:000\$000 | 5.081:000\$000 | 892:000\$000 | 3.293:000\$000 | 2.169:000\$000 | 97.460:000\$000 |
| 1923 | 44.456:000\$000 | 56.465:000\$000 | 13.067:000\$000 | 4.704:000\$000 | 431:000\$000 | 4.838:000\$000 | 836:000\$000 | 124.817:000\$000 |
| 1924 | 68.671:000\$000 | 73.432:000\$000 | 14.065:000\$000 | 5.459:000\$000 | 436:000\$000 | 4.894:000\$000 | 1.028:000\$000 | 167.985:000\$000 |
| 1925 | 84.228:000\$000 | 78.409:000\$000 | 15.628:000\$000 | 4.665:000\$000 | 367:000\$000 | 5.123:000\$000 | 1.071:000\$000 | 189.496:000\$000 |
| 1926 | 67.121:000\$000 | 90.187:000\$000 | 14.241:000\$000 | 3.739:000\$000 | 398:000\$000 | 4.217:000\$000 | 676:000\$000 | 180.579:000\$000 |
| 1927 | 68.001:000\$000 | 108.465:000\$000 | 18.015:000\$000 | 5.605:000\$000 | 326:000\$000 | 4.112:000\$000 | 1.224:000\$000 | 205.748:000\$000 |
| 1928 | 74.413:000\$000 | 118.028:000\$000 | 21.280:000\$000 | 4.660:000\$000 | 476:000\$000 | 4.217:000\$000 | 848:000\$000 | 223.922:000\$000 |
| 1929 | 75.428:000\$000 | 154.053:000\$000 | 23.445:000\$000 | 5.503:000\$000 | 234:000\$000 | 3.655:000\$000 | 816:000\$000 | 263.164:000\$000 |
| 1930 | 47.157:000\$000 | 92.246:000\$000 | 12.910:000\$000 | 6.913:000\$000 | 106:000\$000 | 3.275:000\$000 | 398:000\$000 | 163.007:000\$000 |

FONTES: Arquivo da FORTOBRÁS S.A.
Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1895-1930).
Relatórios da Diretoria de Estatística Commercial do Ministerio da Fazenda (1910-1924).
Relatórios do Ministerio da Fazenda (1922-1926).
Relatório da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul (1910-1920).
Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930).

* Devido à pluralidade de locais e à pequena exportação, foram reunidos pelo Autor os dados complementares do Rio Grande do Sul.

TABELA VIII

PERCENTUAL DA PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE NA IMPORTAÇÃO TOTAL DO EXTERIOR, DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
(1902-1930)

| ANO | P E S O (ton) | | | V A L O R (mil rês) | | |
|------|------------------|------------------------|-------|------------------------|------------------------|-------|
| | RGS | Porto do Rio Grande | (%)* | RGS | Porto do Rio Grande | (%) |
| 1902 | ... | ... | ... | 30.779:068\$000 | 16.623:158\$000 | 54,00 |
| 1903 | ... | ... | ... | 34.692:255\$000 | 15.146:829\$000 | 43,66 |
| 1904 | ... | ... | ... | 35.688:792\$000 | 15.917:539\$000 | 44,60 |
| 1905 | ... | ... | ... | 30.312:241\$000 | 12.903:847\$000 | 42,56 |
| 1906 | ... | ... | ... | 35.655:322\$000 | 13.114:989\$000 | 36,78 |
| 1907 | ... | 127.148 | ... | 48.727:716\$000 | 18.515:182\$000 | 37,99 |
| 1908 | ... | 137.215 | ... | 49.214:647\$000 | 19.570:211\$000 | 39,76 |
| 1909 | 267.014 | 155.318 | 58,16 | 50.171:476\$000 | 20.412:382\$000 | 40,68 |
| 1910 | 295.369 | 171.051 | 57,91 | 57.697:772\$000 | 21.310:633\$000 | 36,93 |
| 1911 | 318.406 | 189.056 | 59,37 | 67.709:498\$000 | 22.970:955\$000 | 33,92 |
| 1912 | 341.410 | 146.775 | 52,99 | 75.314:573\$000 | 23.899:774\$000 | 31,73 |
| 1913 | 457.405 | 221.317 | 48,38 | 81.813:000\$000 | 27.714:000\$000 | 33,06 |
| 1914 | 296.135 | 172.031 | 58,09 | 49.298:000\$000 | 16.432:000\$000 | 33,33 |
| 1915 | 212.817 | 127.096 | 59,72 | 42.347:000\$000 | 15.184:000\$000 | 35,85 |
| 1916 | 156.731 | 44.278 | 28,25 | 51.711:000\$000 | 10.297:000\$000 | 19,91 |
| 1917 | 130.994 | 36.913 | 28,17 | 53.689:000\$000 | 15.189:000\$000 | 28,29 |
| 1918 | 178.998 | 44.650 | 24,94 | 79.558:000\$000 | 19.540:000\$000 | 24,56 |
| 1919 | 230.926 | 55.127 | 23,87 | 110.313:000\$000 | 29.818:000\$000 | 27,03 |
| 1920 | 231.974 | 62.642 | 27,00 | 144.189:000\$000 | 25.438:000\$000 | 17,64 |
| 1921 | 157.037 | 60.711 | 38,66 | 122.814:000\$000 | 38.961:000\$000 | 31,72 |
| 1922 | 203.215 | 100.624 | 49,51 | 97.460:000\$000 | 36.397:000\$000 | 37,34 |
| 1923 | 208.694 | 115.084 | 55,14 | 124.817:000\$000 | 44.456:000\$000 | 35,61 |
| 1924 | 299.234 | 185.376 | 61,95 | 167.985:000\$000 | 68.671:000\$000 | 40,87 |
| 1925 | 304.125 | 191.837 | 63,07 | 189.496:000\$000 | 84.228:000\$000 | 44,44 |
| 1926 | 349.586 | 213.366 | 61,03 | 180.579:000\$000 | 67.121:000\$000 | 37,16 |
| 1927 | 363.010 | 202.185 | 55,69 | 205.748:000\$000 | 68.001:000\$000 | 33,05 |
| 1928 | 401.568 | 214.832 | 53,49 | 223.922:000\$000 | 74.413:000\$000 | 33,23 |
| 1929 | 446.442 | 207.035 | 46,37 | 263.164:000\$000 | 75.428:000\$000 | 28,66 |
| 1930 | 323.953 | 142.001 | 43,83 | 163.007:000\$000 | 47.157:000\$000 | 28,92 |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1910-1930).

Relatórios da Diretoria de Estatística Commercial do Ministério da Fazenda (1910-1924).

Relatórios do Ministério da Fazenda (1892-1926).

Relatórios da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul (1910-1920).

Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930).

* Os cálculos foram feitos pelo Autor.

TABELA IX
DESTINO DAS EXPORTAÇÕES DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
(1901-1930)

| ANO | P E S O (kg) | | | V A L O R (mil réis) | | |
|------|-----------------|-------------|-------------|-------------------------|------------------|------------------|
| | Brasil | Exterior | Total | Brasil | Exterior | Total |
| 1901 | ... | ... | ... | 30.280:552\$815 | 13.848:359\$939 | 44.128:912\$754 |
| 1902 | ... | ... | ... | 34.741:986\$477 | 16.750:498\$759 | 51.492:485\$236 |
| 1903 | ... | ... | ... | 34.262:860\$085 | 17.718:304\$655 | 51.981:164\$740 |
| 1904 | ... | ... | ... | 36.116:369\$134 | 21.067:344\$578 | 57.183:713\$712 |
| 1905 | ... | ... | ... | 39.917:822:560 | 16.747:595\$710 | 56.665:418\$270 |
| 1906 | ... | ... | ... | 47.447:942:898 | 18.785:150\$277 | 66.233:093\$175 |
| 1907 | ... | ... | ... | 55.079:641\$514 | 17.778:204\$519 | 72.857:846\$033 |
| 1908 | ... | ... | ... | 58.336:495\$770 | 16.698:748\$000 | 75.035:243\$770 |
| 1909 | ... | ... | ... | 55.221:744\$035 | 21.904:177\$686 | 77.125:921\$721 |
| 1910 | ... | ... | ... | 60.541:786\$754 | 21.417:226\$163 | 81.959:012\$917 |
| 1911 | ... | ... | ... | 60.250:841\$362 | 21.142:251\$784 | 81.393:093\$146 |
| 1912 | ... | ... | ... | 80.423:418\$862 | 24.545:187\$496 | 104.968:606\$358 |
| 1913 | 227.472.835 | 52.896.802 | 280.369.637 | 86.816:793\$799 | 21.284:156\$387 | 108.100:950\$186 |
| 1914 | 163.513:239 | 35.409.186 | 198.922.425 | 65.498:781\$449 | 13.821:141\$741 | 79.319:923\$190 |
| 1915 | 164.420.413 | 52.964.392 | 217.384.805 | 68.621:425\$210 | 20.427:246\$603 | 89.048:671\$813 |
| 1916 | 128.922.970 | 62.284.382 | 191.207.352 | 64.044:981\$020 | 28.264:843\$000 | 92.309:660\$020 |
| 1917 | 169.653.775 | 118.427.098 | 288.080.873 | 92.217:670\$634 | 69.521:667\$862 | 161.739:338\$496 |
| 1918 | 153.573.551 | 138.771.889 | 292.345.440 | 94.019:701\$510 | 71.744:556\$720 | 165.764:258\$230 |
| 1919 | 189.466.336 | 139.120.306 | 328.586.642 | 125.611:235\$545 | 89.961:177\$565 | 215.572:413\$110 |
| 1920 | 165.680.400 | 135.793.345 | 301.473.745 | 115.479:915\$000 | 82.399:392\$200 | 197.879:307\$200 |
| 1921 | 193.442.682 | 156.191.075 | 349.633.757 | 126.304:658\$000 | 88.653:655\$650 | 214.958:313\$650 |
| 1922 | 212.973.112 | 129.363.953 | 342.337.065 | 158.099:384\$950 | 74.972:606\$970 | 233.071:991\$920 |
| 1923 | 226.001.782 | 178.667.517 | 404.669.299 | 184.162:341\$900 | 126.988:551\$950 | 311.150:893\$850 |
| 1924 | 310.222.301 | 128.308.507 | 438.530.808 | 295.864:873\$140 | 118.077:845\$210 | 413.942:718\$350 |
| 1925 | 279.573.864 | 123.321.602 | 402.895.466 | 235.414:909\$630 | 120.582:495\$970 | 355.997:405\$600 |
| 1926 | 338.063.605 | 109.377.743 | 447.441.348 | 279.496:855\$830 | 67.948:281\$860 | 347.445:137\$690 |
| 1927 | 387.747.221 | 154.955.987 | 542.703.208 | 324.216:624\$580 | 91.699:166\$809 | 415.915:791\$389 |
| 1928 | 407.582.000 | 150.192.000 | 557.774.000 | 413.091:711\$000 | 167.630:707\$000 | 580.722:418\$000 |
| 1929 | 348.095.000 | 155.718.000 | 503.813.000 | 389.289:527\$000 | 151.502:874\$000 | 540.792:401\$000 |

FONTE: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1901-1930).

TABELA X

PESO EM TONELADAS DAS MERCADORIAS EXPORTADAS PARA O EXTERIOR, ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE, PORTO ALEGRE, PELOTAS, LIVRAMENTO, QUARAÍ, URUGUAIANA, OUTROS LOCAIS E O TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL (1909-1930)

| ANO | RIO GRANDE | PORTO ALEGRE | PELOTAS | LIVRAMENTO | QUARAÍ | URUGUAIANA | OUTROS LOCAIS | TOTAL DO ESTADO |
|------|------------|--------------|---------|------------|--------|------------|---------------|-----------------|
| 1909 | 15.706 | 15.784 | 11.090 | ... | ... | ... | 611 | 43.191 |
| 1910 | 18.349 | 15.409 | 4.989 | ... | 6 | 251 | 1.361 | 40.363 |
| 1911 | 17.524 | 13.890 | 5.782 | ... | 2.893 | ... | 2.661 | 42.750 |
| 1912 | 18.473 | 11.214 | 4.174 | ... | 3.884 | ... | 3.249 | 40.994 |
| 1913 | 18.905 | 10.117 | 4.409 | 9.082 | 2.253 | 3.275 | 5.069 | 53.380 |
| 1914 | 15.153 | 6.971 | 3.212 | 1.853 | 3.746 | 1.908 | 5.537 | 38.380 |
| 1915 | 11.212 | 6.915 | 1.905 | 12.058 | 6.789 | 7.748 | 6.090 | 52.717 |
| 1916 | 4.365 | 17.227 | 7.664 | 18.413 | 3.559 | 7.661 | 5.532 | 64.421 |
| 1917 | 6.218 | 28.795 | 9.525 | 34.296 | 3.810 | 12.028 | 9.332 | 104.004 |
| 1918 | 14.536 | 28.214 | 9.920 | 68.534 | 6.033 | 57.077 | 7.303 | 191.617 |
| 1919 | 30.545 | 25.477 | 9.201 | 56.286 | 4.179 | 11.951 | 7.409 | 145.048 |
| 1920 | 26.782 | 40.515 | 15.341 | 38.430 | 2.790 | 8.810 | 3.073 | 135.741 |
| 1921 | 31.994 | 32.773 | 17.875 | 44.462 | 663 | 5.754 | 4.350 | 137.871 |
| 1922 | 26.727 | 31.473 | 15.627 | 25.801 | 3.231 | 7.998 | 3.824 | 114.681 |
| 1923 | 70.424 | 36.508 | 12.017 | 40.855 | 2.493 | 9.246 | 4.217 | 175.760 |
| 1924 | 53.719 | 16.833 | 9.067 | 34.260 | 1.669 | 4.852 | 6.028 | 126.428 |
| 1925 | 54.327 | 9.722 | 12.205 | 36.759 | 2.362 | 5.977 | 2.053 | 123.405 |
| 1926 | 38.270 | 17.702 | 3.105 | 25.208 | 1.957 | 7.818 | 2.406 | 96.466 |
| 1927 | 53.713 | 25.707 | 5.530 | 34.148 | 3.061 | 7.258 | 3.309 | 132.726 |
| 1928 | 78.643 | 21.522 | 739 | 38.225 | 1.363 | 2.830 | 2.109 | 145.431 |
| 1929 | 69.192 | 35.132 | 3.555 | 41.850 | 354 | 2.732 | 2.537 | 155.352 |
| 1930 | 75.514 | 51.603 | 12.022 | 51.262 | 1.132 | 4.326 | 7.261 | 203.120 |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1895-1930).

Relatórios da Diretoria de Estatística Commercial do Ministerio da Fazenda (1910-1924).

Relatórios do Ministerio da Fazenda (1892-1926).

Relatórios da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul (1910-1920).

Relatórios da Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930).

* Devido à pluralidade de locais e à pequena exportação, foram reunidos pelo Autor os dados complementares do Estado.

TABELA XI

VALOR DAS EXPORTAÇÕES PARA O EXTERIOR ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE, PORTO ALEGRE, PELOTAS,
LIVRAMENTO, QUARAÍ, URUGUAIANA E OUTROS LOCAIS E O TOTAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
(1890-1930)

| ANO | RIO GRANDE | PORTO ALEGRE | PELOTAS | LIVRAMENTO | QUARAÍ | URUGUAIANA | OUTROS LOCAIS* | TOTAL DO ESTADO |
|------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 1890 | 2.518:940\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1891 | 3.581:792\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1892 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1893 | 5.611:945\$000 | 40.670:000\$000 | ... | ... | ... | 2.946:000\$000 | ... | ... |
| 1894 | 7.172:918\$000 | 40.802:000\$000 | ... | ... | ... | 3.000:000\$000 | ... | ... |
| 1895 | 3.160:847\$000 | 18.831:000\$000 | ... | ... | ... | 854:000\$000 | ... | ... |
| 1896 | 3.369:871\$000 | 18.739:000\$000 | ... | ... | ... | 1.040:000\$000 | ... | ... |
| 1897 | 9.364:059\$000 | 3.013:000\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1898 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1899 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1900 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1901 | 9.851:706\$000 | 2.581:000\$000 | ... | ... | ... | 81:000\$000 | ... | ... |
| 1902 | 12.125:430\$000 | 2.745:000\$000 | ... | ... | ... | 2.989:000\$000 | ... | ... |
| 1903 | 5.768:202\$000 | 3.479:000\$000 | ... | ... | ... | 3.215:000\$000 | ... | ... |
| 1904 | 9.605:412\$000 | 4.180:170\$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1905 | 4.852:163\$130 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1906 | 5.620:132\$730 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1907 | 9.254:844\$600 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1908 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1909 | ... | ... | ... | ... | ... | 1.590:000\$000 | ... | ... |
| 1910 | 10.684:861\$000 | 6.931:689\$000 | 1.493:669\$000 | ... | 4:117\$000 | 196:514\$000 | 594:336\$000 | 19.905:136\$000 |
| 1911 | 10.288:345\$000 | 5.916:789\$000 | 2.591:325\$000 | ... | 1.502:046\$000 | ... | 1.331:825\$000 | 21.630:330\$000 |
| 1912 | 12.701:427\$000 | 3.943:164\$000 | 1.483:185\$000 | ... | 2.135:838\$000 | ... | 1.661:902\$000 | 21.925:516\$000 |
| 1913 | 12.825:000\$000 | 2.842:000\$000 | 2.862:000\$000 | ... | 1.973:000\$000 | 2.327:000\$000 | 7.158:000\$000 | 29.987:000\$000 |
| 1914 | 8.416:019\$000 | 1.764:464\$000 | 1.174:666\$000 | 4.504:000\$000 | ... | ... | ... | ... |
| 1915 | 9.503:000\$000 | 1.637:000\$000 | 1.701:000\$000 | 11.538:000\$000 | 3.167:000\$000 | 3.875:000\$000 | 4.046:000\$000 | 35.469:000\$000 |
| 1916 | 2.118:000\$000 | 3.748:000\$000 | 11.507:000\$000 | 18.941:000\$000 | 3.924:000\$000 | 4.797:000\$000 | 4.243:000\$000 | 49.278:000\$000 |
| 1917 | 4.609:000\$000 | 13.797:000\$000 | 9.575:000\$000 | 35.909:000\$000 | 4.694:000\$000 | 9.916:000\$000 | 8.903:000\$000 | 87.403:000\$000 |
| 1918 | 12.801:000\$000 | 20.227:000\$000 | 11.530:000\$000 | 49.983:000\$000 | 4.979:000\$000 | 15.598:000\$000 | 7.077:000\$000 | 122.195:000\$000 |
| 1919 | 32.721:000\$000 | 14.629:000\$000 | 8.892:000\$000 | 59.631:000\$000 | 4.813:000\$000 | 10.362:000\$000 | 6.431:000\$000 | 137.389:000\$000 |
| 1920 | 24.073:000\$000 | 34.991:000\$000 | 12.962:000\$000 | 31.657:000\$000 | 2.930:000\$000 | 6.075:000\$000 | 3.223:000\$000 | 115.911:000\$000 |
| 1921 | 29.518:000\$000 | 24.043:000\$000 | 16.026:000\$000 | 37.769:000\$000 | 1.528:000\$000 | 6.746:000\$000 | 4.775:000\$000 | 120.405:000\$000 |
| 1922 | 30.993:000\$000 | 20.728:000\$000 | 15.358:000\$000 | 20.558:000\$000 | 4.608:000\$000 | 7.262:000\$000 | 5.021:000\$000 | 104.528:000\$000 |
| 1923 | 70.899:000\$000 | 33.066:000\$000 | 15.179:000\$000 | 38.906:000\$000 | 3.738:000\$000 | 6.633:000\$000 | 5.318:000\$000 | 173.739:000\$000 |
| 1924 | 69.543:000\$000 | 18.167:000\$000 | 11.639:000\$000 | 41.876:000\$000 | 2.968:000\$000 | 6.920:000\$000 | 6.936:000\$000 | 158.049:000\$000 |
| 1925 | 79.975:000\$000 | 11.903:000\$000 | 12.556:000\$000 | 43.078:000\$000 | 3.771:000\$000 | 10.401:000\$000 | 3.520:000\$000 | 165.204:000\$000 |
| 1926 | 49.791:000\$000 | 19.217:000\$000 | 3.900:000\$000 | 39.044:000\$000 | 4.559:000\$000 | 13.744:000\$000 | 4.809:000\$000 | 135.055:000\$000 |
| 1927 | 73.911:000\$000 | 18.263:000\$000 | 5.944:000\$000 | 44.898:000\$000 | 3.849:000\$000 | 7.723:000\$000 | 4.825:000\$000 | 159.413:000\$000 |
| 1928 | 151.952:000\$000 | 13.708:000\$000 | 1.620:000\$000 | 51.068:000\$000 | 2.770:000\$000 | 6.202:000\$000 | 2.846:000\$000 | 230.967:000\$000 |
| 1929 | 114.345:000\$000 | 24.116:000\$000 | 6.818:000\$000 | 50.809:000\$000 | 410:000\$000 | 7.241:000\$000 | 4.583:000\$000 | 208.322:000\$000 |
| 1930 | 119.699:000\$000 | 34.422:000\$000 | 5.050:000\$000 | 76.285:000\$000 | 1.795:000\$000 | 11.373:000\$000 | 11.149:000\$000 | 259.773:000\$000 |

FONTES: Arquivo da PORTONKAS S.A.

Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1895-1930).

Pelotários da Directoria de Estatística Commercial do Ministerio da Fazenda (1910-1924).

Pelotários do Bimlatório da Fazenda (1924-1926).

Pelotários da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul (1910-1920).

Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930).

* Devido à pluralidade de locais e à pequena exportação, foram reunidos pelo Autor os dados complementares do Estado do Rio Grande do Sul.

TABELA XII

PESO EM TONELADAS DAS EXPORTAÇÕES TOTAIS DO RIO GRANDE DO SUL, ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE, PORTO ALEGRE, PELOTAS, LIVRAMENTO, QUARAÍ, OUTROS LOCAIS E O TOTAL DO ESTADO (1907-1930)

| ANO | RIO GRANDE | PORTO ALEGRE | PELOTAS | LIVRAMENTO | QUARAÍ | URUGUAIANA | OUTROS LOCAIS* | TOTAL DO ESTADO |
|------|------------|--------------|---------|------------|--------|------------|----------------|-----------------|
| 1907 | 40.006 | 70.485 | 39.619 | 10.193 | 13.272 | 6.889 | 6.765 | 187.229 |
| 1908 | 48.418 | 84.058 | 37.549 | 13.414 | 1.449 | 7.318 | 12.581 | 204.787 |
| 1909 | 39.841 | 75.202 | 45.476 | 19.332 | 10.235 | 6.923 | 3.232 | 200.241 |
| 1910 | 36.639 | 84.488 | 46.204 | 19.122 | 10.723 | 8.212 | 9.740 | 215.128 |
| 1911 | 39.784 | 80.300 | 38.484 | 23.488 | 10.679 | 4.940 | 15.999 | 213.674 |
| 1912 | 43.959 | 109.225 | 44.861 | 28.824 | 14.912 | 8.477 | 22.123 | 272.381 |
| 1913 | 39.774 | 138.349 | 42.621 | 24.986 | 8.539 | 8.840 | 17.260 | 280.369 |
| 1914 | 36.593 | 103.032 | 30.514 | 2.933 | 8.161 | 6.345 | 11.344 | 198.922 |
| 1915 | 39.823 | 109.846 | 24.213 | 12.607 | 8.495 | 9.437 | 12.963 | 217.384 |
| 1916 | 23.464 | 81.925 | 38.747 | 18.294 | 4.747 | 7.930 | 16.100 | 191.207 |
| 1917 | 36.452 | 107.714 | 44.241 | 51.826 | 4.614 | 10.754 | 32.479 | 288.080 |
| 1918 | 56.482 | 86.318 | 35.750 | 47.766 | 2.736 | 15.009 | 48.283 | 292.344 |
| 1919 | 69.210 | 116.755 | 38.771 | 32.750 | 3.919 | 19.912 | 47.269 | 328.586 |
| 1920 | 62.387 | 119.778 | 40.709 | 37.822 | 10.159 | 3.180 | 27.615 | 301.650 |
| 1921 | 71.564 | 142.603 | 47.293 | 43.463 | 737 | 10.521 | 33.452 | 349.633 |
| 1922 | 80.326 | 138.133 | 45.980 | 36.628 | 5.558 | 12.128 | 23.584 | 342.337 |
| 1923 | 120.642 | 156.705 | 46.322 | 45.609 | 7.965 | 11.984 | 15.447 | 404.674 |
| 1924 | 141.163 | 185.159 | 42.000 | 37.743 | 4.581 | 8.506 | 19.378 | 438.530 |
| 1925 | 125.960 | 149.956 | 48.451 | 32.978 | 4.295 | 11.627 | 29.628 | 402.895 |
| 1926 | 122.306 | 193.941 | 43.329 | 34.702 | 6.962 | 15.903 | 30.298 | 447.441 |
| 1927 | 147.407 | 226.884 | 59.646 | 49.535 | 5.124 | 16.379 | 37.727 | 542.702 |
| 1928 | 165.715 | 224.421 | 60.330 | 42.320 | 3.849 | 10.944 | 50.195 | 557.774 |
| 1929 | 144.238 | 218.868 | 51.359 | 41.585 | 363 | 9.204 | 38.196 | 503.813 |
| 1930 | 135.510 | 214.222 | 50.235 | 59.329 | 1.017 | 8.593 | 33.767 | 502.673 |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1910-1930).

Relatórios da Diretoria de Estatística Commercial do Ministerio da Fazenda (1910-1924).

Relatórios do Ministerio da Fazenda (1892-1926).

Relatórios da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul (1910-1920).

Relatórios da Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930).

* Devido à pluralidade de locais e à pequena exportação, foram reunidos pelo Autor os dados complementares do Estado do Rio Grande do Sul.

TABELA XIII

VALOR DAS EXPORTAÇÕES TOTAIS DO RIO GRANDE DO SUL, ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE, PORTO ALEGRE, PELOTAS,
LIVRAMENTO, QUARAÍ, URUGUAIANA E OUTROS LOCAIS E O TOTAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
(1890-1930)

| ANO | RIO GRANDE | PORTO ALEGRE | PELOTAS | LIVRAMENTO | QUARAÍ | URUGUAIANA | OUTROS LOCAIS * | TOTAL DO ESTADO |
|------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 1890 | 2.553:691\$187 | 6.409:673\$250 | 6.903:967\$948 | 54:495\$214 | 55:628\$992 | 895:620\$398 | 393:647\$482 | 17.266:724\$471 |
| 1891 | 4.297:869\$907 | 8.334:016\$020 | 12.701:208\$787 | 57:757\$160 | 107:844\$965 | 1.367:382\$560 | 603:330\$670 | 27.469:410\$069 |
| 1892 | 5.643:527\$539 | 13.124:771\$515 | 17.505:043\$357 | ... | ... | 2.323:251\$350 | 227:250\$898 | 38.823:844\$659 |
| 1893 | 7.638:722\$914 | 15.654:243\$480 | 12.810:324\$154 | ... | ... | 2.749:741\$580 | 1.767:088\$636 | 40.670:120\$764 |
| 1894 | 7.018:088\$717 | 15.838:297\$760 | 9.381:992\$486 | 54:951\$580 | 1.680:830\$232 | 3.011:515\$320 | 3.888:515\$418 | 40.873:160\$677 |
| 1895 | 6.343:530\$526 | 18.831:353\$430 | 9.965:776\$870 | 334:147\$400 | 2.667:675\$230 | 854:442\$620 | 2.478:091\$750 | 41.474:835\$326 |
| 1896 | 7.250:001\$549 | 18.739:594\$840 | 10.221:618\$970 | 422:118\$240 | 1.331:042\$602 | 1.040:305\$060 | 1.583:187\$410 | 40.587:868\$671 |
| 1897 | 11.420:094\$589 | 21.569:952\$330 | 12.176:764\$360 | 605:903\$320 | 1.976:505\$852 | 1.768:905\$823 | 3.419:099\$377 | 52.936:225\$651 |
| 1898 | 13.844:187\$350 | 22.038:846\$350 | 16.619:295\$340 | 647:103\$000 | 3.088:232\$080 | 1.851:347\$810 | 4.494:117\$782 | 62.583:129\$712 |
| 1899 | 14.582:975\$210 | 21.584:087\$630 | 15.081:794\$570 | 1.393:805\$620 | 2.246:524\$110 | 1.350:041\$641 | 1.857:571\$772 | 58.096:800\$553 |
| 1900 | 11.745:711\$176 | 14.617:704\$900 | 14.358:581\$240 | 774:844\$241 | 2.515:865\$482 | 3.250:827\$669 | 3.371:363\$121 | 50.634:171\$587 |
| 1901 | 11.090:199\$270 | 14.618:995\$100 | 10.890:405\$265 | 762:168\$270 | 3.605:966\$243 | 1.176:891\$351 | 1.984:287\$255 | 44.128:912\$754 |
| 1902 | 16.735:752\$667 | 15.200:803\$770 | 10.832:916\$110 | 814:976\$130 | 4.579:656\$190 | 1.919:319\$776 | 1.409:064\$075 | 51.492:487\$718 |
| 1903 | 15.854:874\$199 | 15.264:871\$380 | 11.379:376\$090 | 636:513\$900 | 5.872:245\$420 | 1.769:143\$695 | 1.204:140\$746 | 51.981:165\$430 |
| 1904 | 16.611:861\$214 | 18.524:393\$760 | 14.871:412\$774 | 1.213:577\$750 | 1.825:234\$569 | 3.093:951\$430 | 1.043:282\$215 | 57.183:713\$712 |
| 1905 | 13.627:059\$340 | 17.441:405\$190 | 12.640:451\$920 | 4.375:163\$626 | 5.137:813\$074 | 2.269:344\$000 | 1.154:191\$120 | 56.665:418\$270 |
| 1906 | 15.019:939\$203 | 21.804:614\$930 | 16.424:298\$560 | 5.729:859\$130 | 4.128:739\$313 | 1.787:145\$253 | 1.339:503\$814 | 66.233:093\$175 |
| 1907 | 16.738:707\$499 | 23.468:696\$940 | 18.815:906\$564 | 4.003:441\$540 | 5.530:216\$860 | 3.166:043\$450 | 1.142:393\$523 | 72.865:406\$406 |
| 1908 | 16.644:205\$524 | 25.417:046\$690 | 19.878:304\$847 | 5.017:533\$020 | 3.638:662\$390 | 2.774:838\$734 | 1.159:399\$515 | 74.529:090\$920 |
| 1909 | 15.912:416\$050 | 24.748:265\$580 | 22.554:157\$955 | 6.679:734\$380 | 3.963:959\$260 | 2.741:358\$121 | 1.026:030\$375 | 77.125:921\$721 |
| 1910 | 16.221:675\$420 | 26.197:581\$152 | 22.509:730\$830 | 6.122:296\$150 | 4.108:605\$586 | 3.092:378\$324 | 3.707:254\$545 | 81.959:012\$917 |
| 1911 | 17.432:035\$470 | 26.099:352\$252 | 18.837:208\$710 | 7.106:604\$350 | 4.048:181\$320 | 2.284:052\$514 | 5.586:351\$470 | 81.393:093\$146 |
| 1912 | 18.570:785\$300 | 37.854:318\$845 | 21.216:068\$920 | 10.856:858\$536 | 6.257:195\$500 | 3.051:354\$726 | 7.159:024\$481 | 104.968:606\$358 |
| 1913 | 20.643:978\$080 | 45.262:684\$579 | 21.172:257\$290 | 8.729:623\$870 | 3.654:991\$566 | 3.211:027\$861 | 5.426:386\$940 | 108.100:950\$186 |
| 1914 | 16.468:969\$180 | 34.186:749\$340 | 14.395:726\$305 | 1.648:519\$412 | 3.394:195\$840 | 3.593:274\$294 | 5.632:483\$918 | 79.319:923\$190 |
| 1915 | 20.496:337\$640 | 33.880:633\$000 | 15.012:134\$470 | 6.558:362\$030 | 3.452:811\$610 | 3.567:823\$040 | 3.250:570\$023 | 89.318:671\$813 |
| 1916 | 8.832:039\$790 | 31.021:284\$700 | 26.707:930\$470 | 12.961:730\$550 | 3.878:977\$390 | 2.608:357\$390 | 6.299:339\$730 | 92.309:660\$020 |
| 1917 | 19.938:941\$790 | 47.027:835\$640 | 29.906:549\$130 | 38.314:377\$061 | 4.280:851\$510 | 6.759:329\$495 | 15.462:546\$130 | 161.739:338\$496 |
| 1918 | 25.253:590\$060 | 53.285:520\$500 | 27.496:455\$900 | 19.670:442\$670 | 4.218:046\$210 | 7.384:856\$740 | 28.456:653\$850 | 165.764:258\$230 |
| 1919 | 44.658:173\$430 | 71.111:586\$665 | 31.682:306\$020 | 19.686:506\$540 | 3.862:034\$475 | 12.066:695\$820 | 32.505:142\$160 | 215.572:443\$110 |
| 1920 | 42.495:275\$240 | 71.140:559\$730 | 33.965:182\$990 | 20.670:927\$400 | 5.065:624\$630 | 2.759:139\$990 | 21.782:402\$780 | 197.879:307\$200 |
| 1921 | 52.042:531\$440 | 77.559:034\$360 | 30.536:031\$450 | 25.793:597\$690 | 680.000\$840 | 5.892:853\$840 | 22.455:264\$030 | 214.959:313\$550 |
| 1922 | 64.081:138\$690 | 91.203:672\$650 | 29.808:600\$210 | 18.233:094\$190 | 8.183:060\$360 | 5.023:138\$890 | 16.539:920\$510 | 233.071:991\$000 |
| 1923 | 90.985:629\$500 | 119.456:327\$620 | 37.728:792\$750 | 30.190:744\$370 | 7.836:876\$360 | 8.217:951\$810 | 16.734:569\$440 | 311.150:893\$850 |
| 1924 | 122.835:110\$570 | 168.919:000\$650 | 44.843:115\$500 | 35.102:116\$330 | 5.623:373\$770 | 9.409:776\$070 | 27.160:329\$807 | 413.942:718\$000 |
| 1925 | 122.619:448\$660 | 201.844:784\$070 | 53.032:213\$690 | 31.377:684\$980 | 5.627:928\$660 | 12.941:022\$390 | 46.554:322\$550 | 473.997:405\$000 |
| 1926 | 80.429:319\$520 | 150.895:772\$050 | 32.531:531\$150 | 24.689:246\$150 | 7.587:213\$330 | 11.973:610\$960 | 39.337:557\$470 | 347.445:137\$690 |
| 1927 | 99.921:956\$800 | 175.840:795\$000 | 42.150:495\$670 | 35.472:429\$585 | 4.848:676\$440 | 10.298:964\$710 | 47.383:097\$236 | 415.915:791\$389 |
| 1928 | 171.536:000\$750 | 222.184:964\$200 | 52.803:143\$720 | 43.371:270\$890 | 5.629:893\$780 | 12.227:224\$480 | 73.010:085\$165 | 580.722:417\$725 |
| 1929 | 142.993:103\$900 | 223.942:097\$270 | 42.991:406\$720 | 32.371:733\$790 | 345:701\$000 | 11.890:067\$409 | 56.712:134\$141 | 540.792:801\$530 |
| 1930 | 146.109:433\$000 | 198.123:590\$995 | 53.362:348\$000 | 60.257:809\$081 | 963:930\$086 | 7.188:946\$460 | 41.985:428\$850 | 507.982:596\$472 |

FONTES: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1893-1930).

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balancos e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*. Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

* Devido à pluralidade de locais e à pequena exportação, foram reunidos pelo Autor os dados complementares do Estado do Rio Grande do Sul,

TABELA XIV
PESO EM TONELADAS DAS EXPORTAÇÕES PELO PORTO DO RIO GRANDE: PARA O BRASIL E PARA O EXTERIOR
(1909-1930)

| ANO | PARA O BRASIL | (%)* | PARA O EXTERIOR | (%)* | TOTAL |
|------|---------------|-------|-----------------|-------|---------|
| 1909 | 24.135 | 60,58 | 15.706 | 39,42 | 39.841 |
| 1910 | 18.290 | 49,92 | 18.349 | 50,08 | 36.639 |
| 1911 | 22.260 | 55,96 | 17.524 | 44,04 | 39.784 |
| 1912 | 25.486 | 57,98 | 18.473 | 42,02 | 43.959 |
| 1913 | 20.869 | 52,46 | 18.905 | 47,54 | 39.774 |
| 1914 | 21.440 | 58,60 | 15.153 | 41,40 | 36.593 |
| 1915 | 28.614 | 71,85 | 11.212 | 28,15 | 39.826 |
| 1916 | 19.099 | 81,40 | 4.365 | 18,60 | 23.464 |
| 1917 | 30.234 | 82,94 | 6.218 | 17,06 | 36.452 |
| 1918 | 41.946 | 74,26 | 14.536 | 25,74 | 56.482 |
| 1919 | 38.665 | 55,86 | 30.545 | 44,14 | 69.210 |
| 1920 | 35.605 | 57,07 | 26.782 | 42,93 | 62.387 |
| 1921 | 39.570 | 55,30 | 31.994 | 44,70 | 71.564 |
| 1922 | 53.599 | 66,73 | 26.727 | 33,27 | 80.326 |
| 1923 | 50.218 | 41,63 | 70.424 | 58,37 | 120.642 |
| 1924 | 87.444 | 61,95 | 53.719 | 38,05 | 141.163 |
| 1925 | 71.633 | 56,87 | 54.327 | 43,13 | 125.960 |
| 1926 | 84.036 | 68,70 | 38.270 | 31,30 | 122.306 |
| 1927 | 93.694 | 63,57 | 53.713 | 36,43 | 147.407 |
| 1928 | 87.072 | 52,54 | 78.643 | 47,46 | 165.715 |
| 1929 | 75.046 | 52,02 | 69.192 | 47,98 | 144.238 |
| 1930 | 59.996 | 44,28 | 75.514 | 55,72 | 135.510 |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1895-1930).

Relatórios da Directoria de Estatística Commercial do Ministerio da Fazenda (1910-1924).

Relatórios do Ministerio da Fazenda (1892-1926).

Relatórios da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul (1910-1920).

Relatórios da Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930).

* Calculado pelo Autor.

TABELA XV
VALOR DAS EXPORTAÇÕES ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE: PARA O BRASIL E PARA O EXTERIOR
(1890-1930)

| ANO | PARA O BRASIL | (%) | PARA O EXTERIOR | (%) | TOTAL | ANO | PARA O BRASIL | (%) | PARA O EXTERIOR | (%) | TOTAL |
|------|-----------------|-------|-----------------|-------|-----------------|------|-----------------|-------|------------------|-------|------------------|
| 1890 | ... | ... | 2.518:940\$000 | ... | ... | 1911 | 7.143:693\$000 | 40,99 | 10.288:345\$000 | 59,01 | 17.432:038\$000 |
| 1891 | ... | ... | 3.581:792\$000 | ... | ... | 1912 | 5.869:358\$000 | 31,61 | 12.701:427\$000 | 68,39 | 18.570:785\$000 |
| 1892 | ... | ... | ... | ... | 5.643:527\$539 | 1913 | 7.818:000\$000 | 37,88 | 12.825:000\$000 | 62,12 | 20.643:000\$000 |
| 1893 | 2.076:777\$914 | 27,01 | 5.611:945\$000 | 72,99 | 7.688:722\$914 | 1914 | 8.052:950\$000 | 48,90 | 8.416:019\$000 | 51,10 | 16.468:469\$000 |
| 1894 | ... | ... | 7.172:918\$000 | ... | ... | 1915 | 10.991:060\$000 | 53,63 | 9.505:000\$000 | 46,37 | 20.496:060\$000 |
| 1895 | 3.182:683\$526 | 50,17 | 3.160:847\$000 | 49,83 | 6.343:530\$526 | 1916 | 6.714:000\$000 | 76,01 | 2.118:000\$000 | 23,99 | 8.832:000\$000 |
| 1896 | 3.880:130\$549 | 53,51 | 3.369:871\$000 | 46,49 | 7.250:001\$549 | 1917 | 15.379:000\$000 | 76,95 | 4.609:000\$000 | 23,05 | 19.988:000\$000 |
| 1897 | 2.056:035\$589 | 18,00 | 9.364:059\$000 | 82,00 | 11.420:094\$589 | 1918 | 12.452:000\$000 | 49,30 | 12.801:000\$000 | 50,70 | 25.253:000\$000 |
| 1898 | ... | ... | ... | ... | 13.844:187\$350 | 1919 | 11.937:000\$000 | 26,72 | 32.721:000\$000 | 73,28 | 44.658:000\$000 |
| 1899 | ... | ... | ... | ... | 14.582:975\$210 | 1920 | 18.422:000\$000 | 43,35 | 24.073:000\$000 | 56,65 | 42.495:000\$000 |
| 1900 | ... | ... | ... | ... | 11.745:711\$176 | 1921 | 22.524:000\$000 | 43,28 | 29.518:000\$000 | 56,72 | 52.042:000\$000 |
| 1901 | 1.238:493\$270 | 11,16 | 9.851:706\$000 | 88,84 | 11.090:199\$270 | 1922 | 33.088:000\$000 | 51,64 | 30.993:000\$000 | 48,36 | 64.081:000\$000 |
| 1902 | 4.610:322\$667 | 27,55 | 12.125:430\$000 | 72,45 | 16.735:752\$667 | 1923 | 20.086:000\$000 | 22,07 | 70.899:000\$000 | 77,93 | 90.985:000\$000 |
| 1903 | 10.086:671\$197 | 63,61 | 5.768:202\$000 | 36,39 | 15.854:874\$199 | 1924 | 53.342:000\$000 | 43,40 | 69.543:000\$000 | 56,60 | 122.885:000\$000 |
| 1904 | 7.006:449\$214 | 42,17 | 9.605:412\$000 | 57,83 | 16.611:861\$214 | 1925 | 42.644:000\$000 | 34,78 | 79.975:000\$000 | 65,22 | 122.619:000\$000 |
| 1905 | 8.774:896\$210 | 64,39 | 4.852:163\$130 | 35,61 | 13.627:059\$340 | 1926 | 30.638:000\$000 | 38,10 | 49.791:000\$000 | 61,90 | 80.429:000\$000 |
| 1906 | 9.399:807\$078 | 62,59 | 5.620:132\$730 | 37,41 | 15.019:939\$808 | 1927 | 26.010:000\$000 | 26,03 | 73.911:000\$000 | 73,97 | 99.921:000\$000 |
| 1907 | 7.483:862\$899 | 44,71 | 9.254:844\$600 | 55,29 | 16.738:707\$499 | 1928 | 19.583:000\$000 | 11,41 | 151.953:000\$000 | 88,59 | 171.536:000\$000 |
| 1908 | ... | ... | ... | ... | 16.644:705\$524 | 1929 | 29.248:000\$000 | 19,81 | 114.345:000\$000 | 80,19 | 142.593:000\$000 |
| 1909 | ... | ... | ... | ... | 15.912:416\$050 | 1930 | 26.401:000\$000 | 18,07 | 119.699:000\$000 | 81,93 | 146.100.000\$000 |
| 1910 | 5.536:814\$000 | 34,13 | 10.684:861\$000 | 65,87 | 16.221:675\$000 | | | | | | |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.
Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1895-1930).
Relatórios da Directoria de Estatística Commercial do Ministerio da Fazenda (1910-1924).
Relatórios do Ministerio da Fazenda (1892-1926).
Relatórios da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul (1910-1920).
Relatórios da Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930).

↓
NOTA: Os percentuais foram calculados pelo Autor.

TABELA XVI
DESTINO DAS EXPORTAÇÕES DO PORTO DO RIO GRANDE
(1904-1930)

| ANO | P E S O (kg) | | | V A L O R (mil rês) | | |
|------|-----------------|------------|-------------|------------------------|-----------------|------------------|
| | Brasil | Exterior | Total | Brasil | Exterior | Total |
| 1904 | ... | ... | ... | ... | 9.605:412\$000 | ... |
| 1905 | ... | 9.971.633 | ... | ... | 4.852:163\$130 | ... |
| 1906 | ... | 12.537.084 | ... | ... | 5.620:132\$730 | ... |
| 1907 | ... | ... | ... | ... | 9.254:844\$600 | ... |
| 1908 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1909 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1910 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1911 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1912 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1913 | 32.396.671 | 7.377.627 | 39.774.298 | 17.049:958\$240 | 3.594:010\$840 | 20.643:978\$080 |
| 1914 | 27.076.734 | 9.616.424 | 36.693.158 | 13.083:752\$340 | 3.385:216\$840 | 16.468:969\$180 |
| 1915 | 25.642.527 | 9.286.628 | 34.929.155 | 13.731:604\$620 | 3.340:920\$580 | 17.072:525\$200 |
| 1916 | 19.664.228 | 3.800.703 | 23.464.931 | 8.316:594\$020 | 515:458\$780 | 8.832:052\$800 |
| 1917 | 34.363.497 | 2.089.270 | 36.452.767 | 19.204:700\$730 | 784:241\$060 | 19.988:941\$790 |
| 1918 | 45.120.943 | 11.362.034 | 56.482.977 | 19.369:738\$085 | 5.883:571\$780 | 25.253:309\$865 |
| 1919 | 49.681.346 | 28.301.959 | 77.983.305 | 25.960:557\$880 | 18.697:615\$550 | 44.658:173\$430 |
| 1920 | 36.836.108 | 25.551.715 | 62.387.823 | 24.492:227\$250 | 18.003:047\$990 | 42.495:275\$240 |
| 1921 | 41.965.845 | 29.598.466 | 71.564.311 | 30.801:663\$950 | 21.240:867\$490 | 52.042:531\$440 |
| 1922 | 72.798.375 | 25.510.552 | 98.308.927 | 43.273:000\$060 | 20.808:138\$627 | 64.081:138\$687 |
| 1923 | 57.064.202 | 63.578.208 | 120.642.410 | 48.070:855\$630 | 42.914:773\$870 | 90.985:629\$500 |
| 1924 | 86.444.294 | 54.719.400 | 141.163.694 | 72.543:352\$530 | 50.341:758\$040 | 122.885:110\$570 |
| 1925 | 79.419.031 | 46.541.847 | 125.960.878 | 75.388:012\$730 | 47.231:435\$930 | 122.619:448\$660 |
| 1926 | 85.779.720 | 36.527.212 | 122.306.932 | 58.747:711\$550 | 21.681:607\$970 | 80.429:319\$520 |
| 1927 | 100.244.795 | 47.162.434 | 147.407.229 | 67.638:649\$200 | 32.283:307\$600 | 99.921:956\$800 |
| 1928 | 77.124.610 | 65.835.583 | 142.960.193 | 77.124:118\$750 | 94.411:308\$100 | 171.535:426\$350 |
| 1929 | 86.557.146 | 57.688.190 | 144.245.336 | 67.510:861\$000 | 75.116:747\$900 | 142.627:608\$900 |
| 1930 | 71.806.243 | 63.704.252 | 135.510.495 | 66.040:723\$000 | 80.059:710\$700 | 146.100:433\$700 |

FONTE: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1904-1930).

TABELA XVII
MOVIMENTO COMERCIAL DO PORTO DO RIO GRANDE COM O EXTERIOR: DEFICITS
(1909-1930)

| ANO | IMPORTAÇÃO | EXPORTAÇÃO | DEFICIT * | ANO | IMPORTAÇÃO | EXPORTAÇÃO | DEFICIT* |
|------|------------|------------|-----------|------|------------|------------|-----------|
| 1909 | 155.318 | 15.706 | - 139.612 | 1920 | 62.642 | 26.782 | - 35.860 |
| 1910 | 171.051 | 18.349 | - 152.702 | 1921 | 60.711 | 31.994 | - 28.717 |
| 1911 | 189.056 | 17.524 | - 171.532 | 1922 | 100.624 | 26.727 | - 73.897 |
| 1912 | 146.775 | 18.473 | - 128.302 | 1923 | 115.084 | 70.424 | - 44.660 |
| 1913 | 221.317 | 18.905 | - 202.412 | 1924 | 185.376 | 53.719 | - 131.657 |
| 1914 | 172.031 | 15.153 | - 156.878 | 1925 | 191.837 | 54.327 | - 137.510 |
| 1915 | 127.096 | 11.212 | - 115.884 | 1926 | 213.366 | 38.270 | - 175.096 |
| 1916 | 44.278 | 4.365 | - 39.913 | 1927 | 202.185 | 53.713 | - 148.472 |
| 1917 | 36.913 | 6.218 | - 30.695 | 1928 | 214.832 | 78.643 | - 136.189 |
| 1918 | 44.650 | 14.536 | - 30.114 | 1929 | 207.035 | 69.192 | - 137.843 |
| 1919 | 55.127 | 30.545 | - 24.582 | 1930 | 142.001 | 75.514 | - 66.487 |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1909-1930).

Relatórios da Directoria de Estatística Commercial do Ministerio da Fazenda (1910-1924).

Relatórios do Ministerio da Fazenda (1892-1926).

Relatórios da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul (1910-1920).

Relatórios da Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930).

* Calculado pelo Autor.

TABELA XVIII
MOVIMENTO COMERCIAL DO PORTO DO RIO GRANDE COM O EXTERIOR: DEFICITS E SUPERAVITS
(1890-1930)

| ANO | IMPORTAÇÃO | EXPORTAÇÃO | SUPERAVITS | DEFICITS | ANO | IMPORTAÇÃO | EXPORTAÇÃO | SUPERAVITS | DEFICITS |
|------|-----------------|-----------------|------------|-------------------|------|-----------------|------------------|-------------------|-------------------|
| 1890 | 16.515:227\$000 | 2.518:940\$000 | - | - 13.996:287\$000 | 1911 | 22.970:955\$000 | 10.288:345\$000 | - | - 12.682:610\$000 |
| 1891 | 13.208:450\$000 | 3.581:792\$000 | - | - 9.626:658\$000 | 1912 | 23.899:774\$000 | 12.701:427\$000 | - | - 11.198:347\$000 |
| 1892 | ... | ... | - | - | 1913 | 27.714:000\$000 | 12.825:000\$000 | - | - 14.889:000\$000 |
| 1893 | 20.248:874\$000 | 5.611:945\$000 | - | - 14.636:929\$000 | 1914 | 16.432:000\$000 | 8.416:019\$000 | - | - 8.015:981\$000 |
| 1894 | 31.596:380\$000 | 7.122:918\$000 | - | - 24.473:462\$000 | 1915 | 15.184:000\$000 | 9.505:000\$000 | - | - 5.679:000\$000 |
| 1895 | 12.732:860\$000 | 3.160:847\$000 | - | - 9.572:013\$000 | 1916 | 10.297:000\$000 | 2.118:000\$000 | - | - 8.179:000\$000 |
| 1896 | 12.507:627\$000 | 3.369:871\$000 | - | - 9.137:756\$000 | 1917 | 15.189:000\$000 | 4.609:000\$000 | - | - 10.580:000\$000 |
| 1897 | 11.923:521\$000 | 9.364:059\$000 | - | - 2.559:462\$000 | 1918 | 19.540:000\$000 | 12.801:000\$000 | - | - 6.739:000\$000 |
| 1898 | ... | ... | - | - | 1919 | 29.818:000\$000 | 32.721:000\$000 | + 2.903:000\$000 | - |
| 1899 | ... | ... | - | - | 1920 | 25.438:000\$000 | 24.073:000\$000 | - | - 1.365:000\$000 |
| 1900 | 25.653:067\$000 | ... | - | - | 1921 | 38.961:000\$000 | 29.518:000\$000 | + 9.443:000\$000 | - |
| 1901 | 19.515:175\$000 | 9.851:706\$000 | - | - 9.663:469\$000 | 1922 | 36.397:000\$000 | 30.993:000\$000 | - | - 5.404:000\$000 |
| 1902 | 16.623:158\$000 | 12.125:430\$000 | - | - 4.497:728\$000 | 1923 | 44.456:000\$000 | 70.899:000\$000 | + 26.443:000\$000 | - |
| 1903 | 15.146:829\$000 | 5.768:202\$000 | - | - 9.378:627\$000 | 1924 | 68.671:000\$000 | 69.543:000\$000 | + 872:000\$000 | - |
| 1904 | 15.917:539\$000 | 9.605:412\$000 | - | - 6.312:127\$000 | 1925 | 84.228:000\$000 | 79.975:000\$000 | - | - 4.253:000\$000 |
| 1905 | 12.903:847\$000 | 4.852:163\$130 | - | - 8.051:683\$870 | 1926 | 67.121:000\$000 | 49.791:000\$000 | - 17.330:000\$000 | - |
| 1906 | 13.114:989\$000 | 5.620:132\$730 | - | - 7.494:856\$270 | 1927 | 68.001:000\$000 | 73.911:000\$000 | + 5.910:000\$000 | - |
| 1907 | 18.515:182\$000 | 9.254:844\$600 | - | - 9.260:337\$400 | 1928 | 74.413:000\$000 | 151.953:000\$000 | + 77.540:000\$000 | - |
| 1908 | 19.570:211\$000 | ... | - | - | 1929 | 75.428:000\$000 | 114.345:000\$000 | + 38.917:000\$000 | - |
| 1909 | ... | ... | - | - | 1930 | 47.157:000\$000 | 119.699:000\$000 | + 72.542:000\$000 | - |
| 1910 | 21.310:633\$000 | 10.684:861\$000 | - | - 10.625:772\$000 | | | | | |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas a Assembleia dos Representantes do Estado (1895-1930).

Relatórios da Diretoria de Estatística Comercial do Ministério da Fazenda (1910-1924).

Relatórios do Ministério da Fazenda (1892-1926).

Relatórios da Repartição de Estatística do Estado do Rio Grande do Sul (1910-1920).

Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1920-1930).

↓ Nota: o cálculo dos superavits e deficits foi feito pelo Autor.

TABELA XIX
MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DO RIO GRANDE
(1920-1930)

| ANO | IMPORTAÇÃO | | | | | EXPORTAÇÃO | | | | | TOTAL | | | |
|------|-------------|----------|-----------|----------|---------|-------------|----------|-----------|----------|---------|------------|----------|------------|----------|
| | Longo Curso | | Cabotagem | | Fluvial | Longo Curso | | Cabotagem | | Fluvial | Importação | | Exportação | |
| | Direta | Baldeada | Direta | Baldeada | Direta | Direta | Baldeada | Direta | Baldeada | Direta | Direta | Baldeada | Direta | Baldeada |
| 1920 | 74.303 | 64.231 | 24.987 | 17.679 | 48.715 | 28.950 | 31.289 | 47.725 | 45.460 | 25.530 | 140.005 | 81.910 | 102.025 | 76.749 |
| 1921 | 61.275 | 46.967 | 24.646 | 11.708 | 72.208 | 36.393 | 37.350 | 66.385 | 30.339 | 25.370 | 158.129 | 58.675 | 120.140 | 67.689 |
| 1922 | 58.689 | 69.636 | 26.279 | 18.131 | 38.273 | 29.840 | 26.840 | 72.205 | 29.929 | 23.217 | 123.241 | 87.767 | 124.715 | 56.769 |
| 1923 | 110.627 | 60.145 | 22.565 | 16.679 | 58.556 | 71.516 | 26.052 | 57.064 | 18.079 | 45.146 | 191.778 | 76.824 | 173.726 | 44.131 |
| 1924 | 134.519 | 99.239 | 23.253 | 11.058 | 76.257 | 57.339 | 21.327 | 86.444 | 30.785 | 30.496 | 234.029 | 110.297 | 174.279 | 52.112 |
| 1925 | 133.411 | 96.808 | 45.027 | 10.010 | 31.894 | 53.746 | 14.218 | 79.419 | 8.248 | 40.607 | 210.332 | 106.818 | 173.772 | 22.466 |
| 1926 | 179.766 | 124.274 | 35.425 | 4.559 | 28.739 | 41.006 | 10.006 | 85.780 | 5.997 | 30.277 | 243.930 | 128.033 | 157.063 | 16.003 |
| 1927 | 135.052 | 142.802 | 50.749 | 9.325 | 24.170 | 55.178 | 11.397 | 101.245 | 14.371 | 42.152 | 209.971 | 152.127 | 198.575 | 25.768 |
| 1928 | 177.807 | 142.577 | 56.137 | 14.712 | 31.708 | 72.835 | 4.363 | 110.290 | 25.174 | 27.620 | 265.652 | 157.289 | 218.745 | 30.237 |
| 1929 | 195.073 | 145.899 | 28.527 | 11.063 | 48.839 | 57.688 | 13.207 | 91.331 | 17.937 | 28.758 | 272.439 | 156.962 | 177.777 | 31.224 |
| 1930 | 128.351 | 67.995 | 21.235 | 2.645 | 53.194 | 65.554 | 10.170 | 78.425 | 10.598 | 22.365 | 202.780 | 70.640 | 166.344 | 20.768 |

FONTE: Arquivo do DEPREC.

TABELA XX
MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO NOVO DO RIO GRANDE
(1918-1930)

| ANO | IMPORTAÇÃO | | | | | EXPORTAÇÃO | | | |
|------|-------------|-----------|-----------|-------------|---------|-------------|-----------|-----------|---------|
| | Longo Curso | Cabotagem | Baldeação | Rebaldeação | Total | Longo Curso | Cabotagem | Baldeação | Total |
| 1918 | 42.988 | 75.085 | 75.937 | ... | 194.010 | 18.764 | 80.311 | 69.656 | 168.731 |
| 1919 | 60.775 | 58.037 | 80.962 | ... | 199.774 | 32.800 | 73.298 | 67.556 | 173.654 |
| 1920 | 74.303 | 73.702 | 81.910 | ... | 229.915 | 28.950 | 73.255 | 76.749 | 178.954 |
| 1921 | 61.275 | 96.854 | 58.675 | ... | 216.804 | 36.393 | 91.755 | 67.689 | 195.837 |
| 1922 | 58.689 | 64.552 | 87.767 | ... | 211.008 | 29.293 | 95.423 | 58.160 | 182.876 |
| 1923 | 110.657 | 61.454 | 74.604 | ... | 246.715 | 71.516 | 91.854 | 44.145 | 207.515 |
| 1924 | 134.519 | 42.098 | 138.372 | ... | 314.989 | 54.719 | 92.299 | 66.880 | 213.898 |
| 1925 | 133.411 | 23.239 | 138.013 | ... | 294.663 | 46.542 | 85.691 | 50.490 | 182.723 |
| 1926 | 179.766 | 15.050 | 160.622 | ... | 355.438 | 36.497 | 93.865 | 42.058 | 172.420 |
| 1927 | 135.053 | 7.051 | 198.832 | ... | 340.936 | 47.162 | 90.831 | 78.944 | 216.937 |
| 1928 | 177.807 | 49.140 | 157.289 | 895 | 385.131 | 72.834 | 103.464 | 30.237 | 206.535 |
| 1929 | 195.073 | 51.999 | 155.231 | 877 | 403.180 | 61.811 | 79.698 | 20.778 | 162.287 |
| 1930 | 128.351 | 46.470 | 70.640 | 862 | 246.323 | 66.564 | 78.584 | 20.329 | 165.477 |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.

Relatorios da Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1918-1930).

TABELA XXI
MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO VELHO DO RIO GRANDE
(1923-1930)

| ANO | IMPORTAÇÃO | | | | EXPORTAÇÃO | | |
|------|------------|-----------|-------------|--------|------------|-----------|--------|
| | Cabotagem | Baldeação | Rebaldeação | Total | Cabotagem | Baldeação | Total |
| 1923 | 19.693 | 907 | ... | 20.600 | 10.331 | 1.299 | 11.630 |
| 1924 | 25.841 | 229 | ... | 26.070 | 11.804 | 316 | 12.120 |
| 1925 | 21.788 | 275 | ... | 22.063 | 13.135 | 188 | 13.323 |
| 1926 | 20.374 | 68 | ... | 20.442 | 10.190 | 91 | 10.281 |
| 1927 | 22.895 | 149 | ... | 23.044 | 9.683 | 211 | 9.894 |
| 1928 | ... | ... | ... | 38.704 | ... | ... | 42.446 |
| 1929 | 25.620 | 1.626 | ... | 27.246 | 45.196 | 1.603 | 46.799 |
| 1930 | 27.958 | 21 | 332 | 28.311 | 26.623 | 438 | 29.061 |

FONTES: Arquivo da PORTOBRÁS S.A.
Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1923-1930).

TABELA XXII

PRINCIPAIS PRODUTOS DA PECUÁRIA EXPORTADOS PELO RIO GRANDE DO SUL,
NA PRIMEIRA REPÚBLICA, E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE

a) CHARQUE
(1890-1930)

| ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA * | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | | ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA * | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | |
|------|----------------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|-------|------|----------------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|-------|
| | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%) * | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%) * |
| 1890 | 26.000.250 | 5.223:185\$690 | \$200 | 1.430.590 | ... | 5,50 | 1911 | 74.464.485 | 26.313:128\$690 | \$350 | 14.726.586 | 7.970:789\$300 | 19,77 |
| 1891 | 33.935.760 | 9.039:019\$450 | \$260 | 1.731.670 | ... | 5,10 | 1912 | 69.574.260 | 31.540:191\$200 | \$450 | 13.166.336 | 7.239:625\$010 | 18,92 |
| 1892 | 35.707.380 | 11.813:684\$588 | \$330 | 101.887 | ... | 0,28 | 1913 | 64.064.310 | 37.751:362\$740 | \$590 | 15.335.955 | 9.618:351\$100 | 23,93 |
| 1893 | 32.324.775 | 12.353:215\$515 | \$380 | 3.174.306 | ... | 9,82 | 1914 | 37.019.430 | 23.712:897\$190 | \$640 | 11.923.109 | 7.688:711\$850 | 32,20 |
| 1894 | 28.382.265 | 11.633:371\$325 | \$400 | 2.161.882 | ... | 7,61 | 1915 | 36.309.690 | 27.976:209\$910 | \$770 | 13.857.876 | 11.036:532\$550 | 38,16 |
| 1895 | 21.709.200 | 8.265:700\$500 | \$380 | 1.533.226 | ... | 7,06 | 1916 | 31.294.860 | 28.366:286\$500 | \$910 | 3.887.525 | 3.253:572\$700 | 12,42 |
| 1896 | 18.794.100 | 7.107:944\$260 | \$370 | 2.369.103 | ... | 12,60 | 1917 | 49.249.155 | 42.845:253\$870 | \$870 | 12.628.848 | 11.059:239\$680 | 25,64 |
| 1897 | 25.464.375 | 11.496:795\$560 | \$450 | 3.255.473 | ... | 12,78 | 1918 | 31.324.170 | 29.329:910\$010 | \$930 | 8.706.515 | 8.415:236\$370 | 27,79 |
| 1898 | 28.544.115 | 16.667:453\$570 | \$580 | 5.995.109 | ... | 21,00 | 1919 | 35.374.170 | 47.130:119\$440 | \$330 | 11.322.097 | 12.950:437\$940 | 32,00 |
| 1899 | 20.313.885 | 13.754:486\$250 | \$680 | 4.502.016 | ... | 22,16 | 1920 | 35.503.500 | 42.570:923\$950 | \$200 | 9.008.848 | 10.810:617\$600 | 25,37 |
| 1900 | 21.462.255 | 15.002:431\$380 | \$700 | 4.500.000 | ... | 20,97 | 1921 | 34.590.525 | 41.514:804\$900 | \$200 | 11.523.434 | 13.828:120\$800 | 33,31 |
| 1901 | 22.262.415 | 11.809:719\$320 | \$530 | 3.208.763 | ... | 14,41 | 1922 | 53.671.958 | 56.002:502\$830 | \$040 | 25.270.553 | 26.512:669\$700 | 47,08 |
| 1902 | 37.207.785 | 13.033:751\$030 | \$350 | 16.129.538 | ... | 43,34 | 1923 | 63.748.841 | 59.844:687\$410 | \$940 | 29.998.000 | 28.093:894\$000 | 47,05 |
| 1903 | 36.396.885 | 12.540:428\$691 | \$340 | 12.387.200 | ... | 34,03 | 1924 | 54.519.072 | 76.800:865\$400 | \$410 | 26.597.509 | 35.663:317\$170 | 48,78 |
| 1904 | 35.788.350 | 13.259:788\$149 | \$370 | 12.575.519 | ... | 35,13 | 1925 | 58.236.118 | 92.979:613\$690 | \$590 | 26.710.677 | 42.183:592\$210 | 45,86 |
| 1905 | 37.555.950 | 15.953:900\$390 | \$420 | 8.557.356 | ... | 22,78 | 1926 | 62.486.381 | 69.193:990\$360 | \$110 | 26.542.792 | 28.738:698\$190 | 42,47 |
| 1906 | 44.519.610 | 19.310:695\$130 | \$430 | 8.102.176 | 3.644:684\$150 | 18,19 | 1927 | 61.410.729 | 73.530:323\$460 | \$200 | 23.089.036 | 27.076:629\$000 | 37,59 |
| 1907 | 50.792.160 | 22.965:956\$677 | \$450 | 6.636.327 | 3.820:937\$400 | 13,06 | 1928 | 53.836.483 | 97.220:841\$430 | \$800 | 17.483.760 | 30.053:017\$760 | 32,47 |
| 1908 | 52.579.845 | 25.350:448\$424 | \$480 | 14.130.291 | 7.523:707\$590 | 26,87 | 1929 | 45.858.565 | 104.713:680\$480 | \$280 | 13.737.097 | 33.652:587\$000 | 29,95 |
| 1909 | 51.226.515 | 24.908:753\$755 | \$480 | 11.659.915 | 5.861:499\$000 | 22,76 | 1930 | 35.694.665 | 80.273:472\$275 | \$250 | 13.136.316 | 29.482:852\$000 | 36,80 |
| 1910 | 56.458.155 | 24.387:315\$080 | \$430 | 10.047.259 | 5.066:709\$220 | 17,79 | | | | | | | |

FONTES: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1920).
RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balances e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*. Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

* Calculados pelo Autor.

TABELA XXII

PRINCIPAIS PRODUTOS DA PECUÁRIA EXPORTADOS PELO RIO GRANDE DO SUL,
NA PRIMEIRA REPÚBLICA, E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE

b) COURO
(1890-1930)

| ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | | ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* | PARTICIPAÇÃO DO POSTO DO RIO GRANDE | | |
|------|----------------------------|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|-------|------|----------------------------|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|-------|
| | Unidades ou Quilogramas | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%)* | | Unidades ou Quilogramas | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%)* |
| 1890 | 1.199.808 | 4.238:933\$990 | - | 2.672.352 | ... | - | 1911 | 2.359.910 | 13.357:747\$900 | - | 5.239.595 | 2.849:830\$590 | 21,33 |
| 1891 | 1.908.390 | 4.146:140\$740 | - | 316.563 | ... | - | 1912 | 2.873.806 | 16.823:406\$920 | - | 6.763.483 | 3.669:037\$540 | 21,80 |
| 1892 | 1.246.996 | 7.153:852\$887 | - | 3.552.922 | ... | - | 1913 | 2.259.640 | 12.796:696\$480 | - | 6.481.397 | 3.592:631\$810 | 28,07 |
| 1893 | 1.189.597 | 6.920:252\$696 | - | 5.364.353 | ... | - | 1914 | 1.381.155 | 8.178:861\$990 | - | 5.608.312 | 3.127:484\$960 | 38,23 |
| 1894 | 2.425.123 | 5.568:185\$888 | - | 3.617.445 | ... | - | 1915 | 1.712.136 | 10.033:221\$850 | - | 6.157.984 | 3.164:865\$500 | 31,54 |
| 1895 | 2.519.209 | 8.019:578\$720 | - | 1.561.674 | ... | - | 1916 | 1.565.880 | 11.204:861\$600 | - | 764.443 | 406:527\$500 | 3,62 |
| 1896 | 1.654.896 | 5.419:852\$632 | - | 3.421.894 | ... | - | 1917 | 1.497.396 | 17.549:807\$950 | - | 361.291 | 368:357\$400 | 2,09 |
| 1897 | 1.095.049 | 9.455:556\$264 | - | 6.204.740 | ... | - | 1918 | 2.125.379 | 19.226:938\$900 | - | 5.867.282 | 4.736:536\$900 | 24,63 |
| 1898 | 1.420.715 | 15.102:222\$390 | - | 3.801.187 | ... | - | 1919 | 2.089.229 | 19.687:094\$950 | - | 5.158.151 | 5.195:554\$600 | 26,39 |
| 1899 | 1.049.224 | 11.568:620\$638 | - | 4.797.326 | ... | - | 1920 | 1.425.747 | 15.441:837\$800 | - | 3.739.223 | 3.991:709\$200 | 25,84 |
| 1900 | 890.638 | 11.425:965\$773 | - | 359.770 | ... | - | 1921 | 23.071.697 | 19.662:090\$450 | \$850 | 10.150.038 | 8.248:077\$200 | 43,99 |
| 1901 | 1.324.257 | 8.079:698\$314 | - | 5.527.197 | ... | - | 1922 | 32.551.380 | 28.109:620\$590 | \$860 | 14.955.560 | 14.573:320\$020 | 45,94 |
| 1902 | 1.800.793 | 11.910:448\$631 | - | 8.788.677 | ... | - | 1923 | 28.385.582 | 47.150:942\$740 | 1\$660 | 16.717.000 | 21.249:968\$200 | 58,89 |
| 1903 | 1.881.183 | 12.340:969\$536 | - | 7.490.126 | ... | - | 1924 | 50.962.170 | 49.695:661\$130 | \$970 | 16.929.648 | 28.041:750\$940 | 33,22 |
| 1904 | 2.250.614 | 15.662:732\$445 | - | 9.755.319 | ... | - | 1925 | 60.197.348 | 55.317:699\$640 | \$910 | 14.058.659 | 25.592:177\$890 | 23,35 |
| 1905 | 1.728.488 | 11.512:067\$817 | - | 5.064.152 | ... | - | 1926 | 21.535.375 | 26.331:176\$000 | 1\$220 | 10.200.121 | 12.098:664\$340 | 47,36 |
| 1906 | 2.050.094 | 12.989:774\$528 | - | 9.189.782 | 4.810:633\$650 | 37,03 | 1927 | 25.372.915 | 35.415:923\$290 | 1\$390 | 13.164.155 | 19.149:670\$300 | 51,88 |
| 1907 | 2.038.338 | 12.771:980\$630 | - | 9.263.243 | 4.312:086\$240 | 33,76 | 1928 | 24.482.689 | 59.368:012\$836 | 2\$420 | 19.502.686 | 53.645:559\$200 | 79,65 |
| 1908 | 2.274.304 | 11.533:865\$830 | - | 8.765.063 | 3.734:956\$480 | 32,38 | 1929 | 20.899.483 | 51.077:777\$771 | 2\$440 | 14.330.343 | 34.228:936\$000 | 68,56 |
| 1909 | 2.815.263 | 15.091:654\$680 | - | ... | 3.604:113\$550 | 23,88 | 1930 | 22.182.485 | 49.125:894\$320 | 2\$221 | 11.536.790 | 20.812:508\$000 | 52,00 |
| 1910 | 2.462.834 | 13.954:829\$564 | - | 7.110.799 | 3.889:360\$500 | 27,87 | | | | | | | |

FONTES: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1930).
RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balancos e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*. Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

* Calculados pelo Autor.

TABELA XXII
PRINCIPAIS PRODUTOS DA PECUÁRIA EXPORTADOS PELO RIO GRANDE DO SUL,
NA PRIMEIRA REPÚBLICA, E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE
c) SEBO
(1900-1930)

| ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | | ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | |
|------|----------------------------|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|-------|------|----------------------------|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|-------|
| | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%)* | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%)* |
| 1900 | 2.209.328 | 1.072:133\$100 | \$480 | 214.692 | ... | 9,71 | 1916 | 4.596.348 | 2.084:075\$860 | \$450 | ... | ... | ... |
| 1901 | 3.241.005 | 1.696:258\$950 | \$520 | 858.756 | ... | 26,49 | 1917 | 14.155.256 | ... | \$520 | 1.135.789 | 595:097\$320 | 8,02 |
| 1902 | 5.747.382 | 2.710:136\$020 | \$470 | 3.073.782 | ... | 53,48 | 1918 | 6.754.127 | ... | \$830 | 2.634.335 | 2.205:758\$500 | 39,00 |
| 1903 | 6.227.475 | 3.160:202\$000 | \$500 | 2.813.302 | ... | 45,17 | 1919 | 11.656.472 | 9.499:909\$530 | \$810 | 2.608.650 | 2.116:869\$080 | 22,37 |
| 1904 | 5.593.147 | 2.517:040\$120 | \$450 | 4.161.395 | ... | 74,40 | 1920 | 9.178.130 | 6.442:096\$050 | \$700 | 1.616.730 | 1.296:392\$000 | 17,61 |
| 1905 | 6.174.189 | 2.839:918\$980 | \$450 | 2.191.852 | ... | 35,50 | 1921 | 9.077.610 | 7.256:488\$000 | \$790 | 6.073.412 | 4.858:729\$600 | 66,90 |
| 1906 | 6.920.510 | 2.805:545\$775 | \$400 | 2.496.767 | 1.105:221\$745 | 36,07 | 1922 | 9.494.491 | 7.741:717\$220 | \$810 | 6.415.385 | 5.239:344\$120 | 67,56 |
| 1907 | 6.006.947 | 2.700:521.100 | \$440 | 2.919.699 | 1.478:837\$300 | 48,60 | 1923 | 14.466.538 | 12.364:024\$240 | \$850 | 9.269.000 | 7.972:062\$000 | 64,07 |
| 1908 | 9.617.290 | 4.274:209\$950 | \$440 | 3.285.046 | 1.645:443\$890 | 34,15 | 1924 | 10.359.250 | 9.661.101\$310 | \$930 | 7.779.675 | 5.730:688\$690 | 75,09 |
| 1909 | 10.253.606 | 4.037:967\$990 | \$390 | 3.107.025 | 1.255:545\$550 | 30,28 | 1925 | 12.653.118 | 10.366:671\$610 | \$810 | 7.465.609 | 5.807.732\$240 | 59,00 |
| 1910 | 11.698.113 | 4.544:543\$520 | \$380 | 3.152.940 | 1.475:029\$560 | 26,95 | 1926 | 11.871.065 | 8.780:523\$610 | \$730 | 7.728.420 | 5.506:288\$360 | 65,10 |
| 1911 | 9.359.403 | 3.395:706\$810 | \$360 | 1.887.286 | 849.278\$700 | 20,16 | 1927 | 13.140.779 | 10.450:646\$900 | \$790 | 9.926.660 | 7.737:524\$000 | 75,54 |
| 1912 | 14.385.054 | 5.160:543\$490 | \$350 | 3.604.888 | 1.542:790\$940 | 25,05 | 1928 | 15.549.241 | 16.962:902\$580 | 1\$090 | 11.393.856 | 11.894:774\$890 | 73,27 |
| 1913 | 11.399.222 | 4.179:217\$650 | \$360 | 2.625.730 | 1.154:416\$500 | 23,03 | 1929 | 7.265.348 | 7.761:576\$700 | 1\$060 | 4.870.731 | 5.209:987\$000 | 67,04 |
| 1914 | 6.269.303 | 2.805:334\$680 | \$440 | 2.972.950 | 1.315:257\$940 | 47,42 | 1930 | 8.936.153 | 9.699:666\$170 | 1\$080 | 6.160.315 | 6.706:145\$000 | 69,16 |
| 1915 | 6.006.947 | 2.700:521\$100 | \$440 | 3.590.615 | 1.545:028\$460 | 59,77 | | | | | | | |

FONTES: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1930).
RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balancos e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*. Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

* Calculados pelo Autor.

TABELA XXII
PRINCIPAIS PRODUTOS DA PECUÁRIA EXPORTADOS PELO RIO GRANDE DO SUL, NA PRIMEIRA REPÚBLICA,
E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE
d) CARNE CONGELADA
(1919-1930)

| ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | |
|------|----------------------------|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|--------|
| | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%)* |
| 1919 | 7.355.000 | 5.884:784\$000 | \$800 | 7.355.901 | 5.884:784\$900 | 100,00 |
| 1920 | ... | ... | ... | 15.496.204 | 12.339:434\$000 | 100,00 |
| 1921 | 32.548.381 | 26.027:424\$000 | \$800 | 12.265.737 | 9.800:679\$800 | 37,68 |
| 1922 | 2.932.872 | 2.393:942\$300 | \$820 | 2.720.772 | 2.176:617\$600 | 92,76 |
| 1923 | 11.199.000 | 8.960:672\$000 | \$800 | 11.040.000 | 8.832:277\$000 | 98,58 |
| 1924 | 12.931.355 | 12.511:471\$200 | \$960 | 12.362.406 | 11.942:522\$200 | 95,60 |
| 1925 | 19.012.219 | 19.012:219\$000 | 1\$000 | 12.533.478 | 12.533:478\$000 | 65,92 |
| 1926 | 1.172.612 | 1.172:612\$000 | 1\$000 | ... | ... | ... |
| 1927 | 6.804.897 | 7.018:101\$000 | 1\$030 | ... | ... | ... |
| 1928 | 19.049.469 | 26.533:691\$100 | 1\$390 | 11.662.831 | 15.836:531\$500 | 61,22 |
| 1929 | ... | ... | ... | 18.775.957 | 23.894:003\$000 | ... |
| 1930 | 47.777.333 | 64.228:624\$395 | 1\$340 | 25.516.459 | 36.615:255\$000 | 53,40 |

FONTE: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1919-1930).

* Calculados pelo Autor.

TABELA XXII
PRINCIPAIS PRODUTOS DA PECUÁRIA EXPORTADOS PELO RIO GRANDE DO SUL,
NA PRIMEIRA REPÚBLICA, E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE
e) BANHA
(1890-1930)

| ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | | ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | |
|------|----------------------------|---------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---------------------|------|------|----------------------------|---------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---------------------|------|
| | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%) |
| 1890 | 2.755.860 | 1.992:729\$991 | \$720 | ... | ... | | 1911 | 8.784.495 | 6.522:398\$500 | \$740 | ... | ... | |
| 1891 | 6.526.830 | 3.175:312\$215 | \$480 | 355.047 | ... | 5,43 | 1912 | 16.595.475 | 13.232:951\$355 | \$790 | ... | ... | |
| 1892 | 6.971.070 | 3.994:329\$206 | \$570 | 381.665 | ... | 5,47 | 1913 | 15.775.695 | 16.857:280\$310 | 1\$060 | ... | ... | |
| 1893 | 11.352.660 | 6.747:054\$540 | \$590 | 435.689 | ... | 3,83 | 1914 | 15.777.285 | 16.132:652\$270 | 1\$020 | ... | ... | |
| 1894 | 4.892.955 | 6.183:932\$710 | 1\$260 | ... | ... | | 1915 | 14.477.235 | 13.173:326\$380 | \$900 | ... | ... | |
| 1895 | 7.634.700 | 6.723:192\$820 | \$880 | ... | ... | | 1916 | 10.105.110 | 9.846:763\$790 | \$970 | ... | ... | |
| 1896 | 8.342.625 | 6.523:570\$020 | \$780 | ... | ... | | 1917 | 14.286.255 | 16.853:487\$000 | 1\$170 | ... | ... | |
| 1897 | 6.669.885 | 7.241:053\$130 | 1\$080 | ... | ... | | 1918 | 13.039.875 | 18.160:317\$660 | 1\$390 | ... | ... | |
| 1898 | 3.775.605 | 4.831:609\$000 | 1\$270 | ... | ... | | 1919 | 25.466.250 | 32.018:583\$515 | 1\$250 | ... | ... | |
| 1899 | 1.185.180 | 3.325:437\$250 | 2\$800 | ... | ... | | 1920 | 25.176.180 | 34.135:145\$790 | 1\$350 | 314.945 | 798:761\$250 | 1,25 |
| 1900 | 3.753.525 | 2.705:895\$430 | \$720 | ... | ... | | 1921 | 22.847.254 | 33.328:566\$220 | 1\$450 | 521.149 | ... | 2,28 |
| 1901 | 4.808.595 | 4.323:205\$180 | \$890 | ... | ... | | 1922 | 21.511.699 | 34.204:977\$730 | 1\$590 | ... | ... | |
| 1902 | 3.740.076 | 5.583:027\$780 | 1\$490 | ... | ... | | 1923 | 34.409.689 | 41.273:851\$350 | 1\$190 | ... | ... | |
| 1903 | 6.301.230 | 4.946:321\$880 | \$780 | ... | ... | | 1924 | 27.337.860 | 50.021:675\$750 | 1\$820 | ... | ... | |
| 1904 | 6.842.205 | 4.052:253\$740 | \$590 | ... | ... | | 1925 | 28.140.828 | 73.719:482\$730 | 2\$610 | ... | ... | |
| 1905 | 8.022.105 | 4.547:628\$200 | \$560 | ... | ... | | 1926 | 44.035.000 | 75.258:666\$720 | 1\$700 | 1.909.583 | 2.806:958\$500 | 4,33 |
| 1906 | 6.433.005 | 6.840:596\$250 | 1\$060 | ... | ... | | 1927 | 48.124.111 | 81.979:670\$740 | 1\$700 | 3.541.199 | 5.575:398\$000 | 7,35 |
| 1907 | 5.909.400 | 7.435:751\$290 | 1\$250 | ... | ... | | 1928 | 42.693.728 | 82.871:312\$050 | 1\$940 | 2.821.538 | 4.899:523\$600 | 6,60 |
| 1908 | 10.246.650 | 9.165:308\$410 | \$890 | ... | ... | | 1929 | 41.616.783 | 77.771:053\$750 | 1\$860 | ... | ... | |
| 1909 | 10.532.145 | 7.517:847\$080 | \$710 | ... | ... | | 1930 | 45.954.314 | 81.669:722\$450 | 1\$770 | ... | ... | |
| 1910 | 10.330.950 | 7.852:199\$516 | \$760 | ... | ... | | | | | | | | |

FONTES: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1930).
RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balancos e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual.*, Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

TABELA XXII
PRINCIPAIS PRODUTOS DA PECUÁRIA EXPORTADOS PELO RIO GRANDE DO SUL,
NA PRIMEIRA REPÚBLICA, E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE
f) LÃ
(1890-1930)

| ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA ⁺ | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | | ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA ⁺ | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | |
|------|----------------------------|---------------------|--|-------------------------------------|---------------------|------------------|------|----------------------------|---------------------|--|-------------------------------------|---------------------|------------------|
| | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%) ⁺ | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%) ⁺ |
| 1890 | 446.520 | 192:573\$990 | \$430 | 195.976 | ... | 43,88 | 1911 | 2.745.105 | 2.402:241\$600 | \$870 | ... | ... | ... |
| 1891 | 549.930 | 253:594\$930 | \$460 | 246.663 | ... | 44,85 | 1912 | 4.682.910 | 3.636:854\$320 | \$770 | 510.080 | 395:008\$350 | 10,89 |
| 1892 | 677.175 | 433:461\$310 | \$640 | 356.362 | ... | 52,62 | 1913 | 3.207.885 | 2.650:071\$780 | \$820 | ... | ... | ... |
| 1893 | 387.645 | 245:247\$300 | \$630 | 197.586 | ... | 50,97 | 1914 | 1.964.385 | 1.798:103\$670 | \$910 | 168.874 | 122:056\$680 | 8,59 |
| 1894 | 310.545 | 182:775\$610 | \$580 | 23.093 | ... | 7,43 | 1915 | 2.238.225 | 2.185:166\$393 | \$970 | 210.019 | 176:795\$920 | 9,38 |
| 1895 | 752.895 | 512:814\$000 | \$680 | 41.924 | ... | 5,56 | 1916 | 2.382.675 | 3.929:238\$500 | 1\$650 | 82.489 | 156:483\$000 | 3,46 |
| 1896 | 1.604.460 | 806:472\$050 | \$500 | 265.333 | ... | 16,53 | 1917 | 2.232.960 | 5.998:005\$600 | 2\$680 | 159.394 | 390:438\$200 | 7,13 |
| 1897 | 1.320.060 | 1.161:426\$200 | \$870 | 311.554 | ... | 23,60 | 1918 | 2.861.355 | 7.208:813\$990 | 2\$520 | 340.251 | 790:402\$090 | 11,89 |
| 1898 | 1.499.460 | 1.380:572\$550 | \$920 | 429.588 | ... | 28,64 | 1919 | 3.782.055 | 8.968:743\$094 | 2\$370 | ... | ... | ... |
| 1899 | 2.151.710 | 2.992:443\$500 | 1\$380 | 1.090.157 | ... | 50,43 | 1920 | 2.884.515 | 6.879:383\$700 | 2\$380 | 312.584 | 718:340\$600 | 10,83 |
| 1900 | 697.710 | 1.072:557\$850 | 1\$530 | 139.487 | ... | 19,99 | 1921 | 4.791.192 | 6.042:525\$680 | 1\$260 | ... | ... | ... |
| 1901 | 2.026.365 | 1.652:255\$100 | \$810 | 752.359 | ... | 37,12 | 1922 | 5.133.480 | 9.186:184\$440 | 1\$780 | ... | ... | ... |
| 1902 | 3.194.175 | 1.788:975\$864 | \$560 | 1.418.837 | ... | 44,41 | 1923 | 4.094.923 | 12.197:407\$400 | 2\$980 | 477.000 | 1.476:202\$000 | 11,64 |
| 1903 | 2.227.110 | 1.903:538\$400 | \$650 | 350.958 | ... | 15,75 | 1924 | 4.083.570 | 17.620:890\$890 | 4\$310 | 1.041.981 | 4.511:044\$000 | 25,51 |
| 1904 | 1.899.780 | 1.810:587\$365 | \$950 | ... | ... | ... | 1925 | 4.308.847 | 18.017:505\$910 | 4\$180 | 731.367 | 3.863:349\$540 | 16,97 |
| 1905 | 1.410.315 | 1.358:583\$400 | \$960 | 174.034 | ... | 12,34 | 1926 | 7.728.220 | 19.588:848\$850 | 2\$530 | 2.386.393 | 7.093:816\$410 | 30,87 |
| 1906 | 2.020.455 | 1.647:904\$577 | \$810 | ... | ... | ... | 1927 | 6.478.705 | 17.514:035\$650 | 2\$700 | 1.744.372 | 5.923:379\$120 | 26,92 |
| 1907 | 1.517.010 | 1.349:268\$480 | \$880 | ... | ... | ... | 1928 | 5.998.444 | 23.672:427\$600 | 3\$940 | 3.534.377 | 14.273:223\$200 | 58,92 |
| 1908 | 2.397.405 | 2.016:140\$758 | \$840 | ... | ... | ... | 1929 | 5.772.193 | 24.218:777\$500 | 4\$190 | 3.063.006 | 13.268:035\$000 | 53,06 |
| 1909 | 3.358.350 | 2.629:820\$050 | \$780 | ... | ... | ... | 1930 | 8.562.742 | 17.463:913\$800 | 2\$030 | 3.240.482 | 8.185:999\$000 | 37,84 |
| 1910 | 2.567.100 | 2.393:272\$340 | \$930 | 230.031 | 211:652\$350 | 8,96 | | | | | | | |

FONTES: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1930).
RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balanços e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*. Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

+ Calculados pelo Autor.

TABELA XXIII

PRINCIPAIS PRODUTOS DA AGRICULTURA EXPORTADOS PELO RIO GRANDE DO SUL,
NA PRIMEIRA REPÚBLICA, E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE

a) CEBOLA
(1900-1930)

| ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO *QUILOGRAMA* | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | | ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | |
|------|----------------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|-------|------|----------------------------|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|-------|
| | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%)* | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%)* |
| 1900 | 3.763.772 | 719:644\$475 | \$020 | 1.920.634 | ... | 51,02 | 1916 | 9.987.229 | 1.419:848\$980 | \$015 | 8.641.689 | 1.149:518\$680 | 86,09 |
| 1901 | 3.717.389 | 585:506\$900 | \$015 | 2.761.132 | ... | 74,28 | 1917 | 13.196.731 | 1.835:374\$340 | \$010 | 11.493.878 | 1.494:204\$140 | 87,09 |
| 1902 | 5.191.249 | 478:833\$400 | \$010 | 3.631.914 | ... | 69,94 | 1918 | 8.701.027 | 1.272:237\$680 | \$015 | 7.549.062 | 1.100:059\$650 | 86,76 |
| 1903 | 4.695.315 | 925:909\$450 | \$020 | 2.409.830 | ... | 51,30 | 1919 | 13.305.853 | 3.666:472\$450 | \$030 | 11.394.266 | 3.147:940\$510 | 85,63 |
| 1904 | 4.688.268 | 734:430\$401 | \$015 | 2.604.752 | ... | 55,54 | 1920 | 11.063.869 | 3.819:169\$700 | \$030 | ... | 3.196:228\$200 | 83,68 |
| 1905 | 5.774.007 | 802:087\$120 | \$015 | 3.543.482 | ... | 61,36 | 1921 | 14.138.867 | 4.244:089\$800 | \$030 | 13.553.170 | 4.068:230\$700 | 95,86 |
| 1906 | 5.467.840 | 1.273:409\$070 | \$020 | 3.576.924 | 870:891\$870 | 65,41 | 1922 | 13.207.140 | 2.834:841\$900 | \$020 | 12.453.080 | ... | 94,29 |
| 1907 | 9.788.753 | 1.439:813\$300 | \$015 | 5.671.288 | 825:141\$000 | 57,93 | 1923 | 12.679.067 | 5.571:883\$320 | \$040 | 11.523.000 | 5.073:140\$000 | 90,88 |
| 1908 | 7.502.392 | 907:718\$860 | \$010 | 5.075.724 | 621:790\$180 | 67,64 | 1924 | 23.228.684 | 9.543:573\$400 | \$040 | 21.547.220 | 8.702:841\$400 | 92,76 |
| 1909 | 7.214.165 | 729:277\$750 | \$010 | ... | 612:244\$800 | 83,95 | 1925 | 18.646.011 | 6.894:416\$410 | \$040 | 17.866.726 | 6.530:794\$210 | 95,81 |
| 1910 | 6.657.866 | 673:342\$000 | \$010 | 5.766.670 | 575:667\$000 | 86,61 | 1926 | 20.397.175 | 5.179:946\$200 | \$030 | 19.161.263 | 4.809:172\$600 | 93,94 |
| 1911 | 7.431.932 | 900:604\$140 | \$010 | 6.356.972 | 760:436\$640 | 85,53 | 1927 | 22.713.032 | 7.145:928\$800 | \$030 | 21.929.335 | 6.891:037\$000 | 96,54 |
| 1912 | 9.672.273 | 1.010:316\$530 | \$010 | 8.540.623 | 896:692\$830 | 88,29 | 1928 | 33.469.764 | 7.349:649\$000 | \$020 | 28.436.116 | ... | 84,96 |
| 1913 | 6.733.266 | 1.428:600\$520 | \$020 | 5.955.889 | 1.275:513\$560 | 88,44 | 1929 | 16.088.704 | 6.554:092\$800 | \$040 | 13.727.799 | 5.824:054\$000 | 85,32 |
| 1914 | 8.189.800 | 1.444:352\$000 | \$020 | 6.842.759 | 1.216:166\$120 | 84,81 | 1930 | 22.425.287 | 11.203:990\$150 | \$050 | 19.592.608 | 9.800:171\$000 | 87,36 |
| 1915 | 8.067.104 | 1.330:472\$190 | \$015 | 6.952.878 | 1.123:595\$640 | 86,17 | | | | | | | |

FONTES: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1930).
RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. Balanço e Balanço Definitivo da Receita e Despesa Estadual. Porto Alegre, 1908-1914. 32 v.
* Calculado pelo Autor.

TABELA XXIII
PRINCIPAIS PRODUTOS DA AGRICULTURA EXPORTADOS PELO RIO GRANDE DO SUL,
NA PRIMEIRA REPÚBLICA, E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE
b) ARROZ
(1910-1930)

| ANO | TOTAL DO RIO GRANDE DO SUL | | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* | PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE | | |
|------|----------------------------|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|------|
| | Peso (kg) | Valor (mil réis) | | Peso (kg) | Valor (mil réis) | (%)* |
| 1910 | 2.975.990 | 753:831\$000 | \$250 | ... | ... | ... |
| 1911 | 3.579.380 | 654:722\$250 | \$180 | ... | ... | ... |
| 1912 | 9.970.468 | 2.512:198\$800 | \$250 | ... | ... | ... |
| 1913 | 17.271.089 | 4.955:263\$220 | \$280 | ... | ... | ... |
| 1914 | 12.245.195 | 3.590:706\$520 | \$290 | ... | ... | ... |
| 1915 | 13.767.380 | 5.259:326\$500 | \$380 | ... | ... | ... |
| 1916 | 6.573.873 | 2.366:379\$100 | \$350 | ... | ... | ... |
| 1917 | 23.982.166 | 8.614:964\$590 | \$350 | ... | ... | ... |
| 1918 | 20.048.279 | 11.189:745\$820 | \$550 | ... | ... | ... |
| 1919 | 27.760.215 | 14.775:505\$650 | \$530 | ... | ... | ... |
| 1920 | 35.622.646 | 17.897:131\$160 | \$500 | ... | ... | ... |
| 1921 | 54.296.484 | 21.440:396\$070 | \$390 | 1.907.860 | 824:214\$820 | 3,51 |
| 1922 | 47.588.878 | 22.852:750\$710 | \$480 | 1.483.160 | 796:359\$600 | 3,11 |
| 1923 | 47.259.316 | 24.423:435\$780 | \$510 | 4.239.000 | 1.918:904\$000 | 8,96 |
| 1924 | 42.024.342 | 34.533:435\$350 | \$820 | ... | ... | ... |
| 1925 | 45.875.766 | 53.569:697\$140 | 1\$160 | 1.602.450 | 1.674:708\$600 | 3,49 |
| 1926 | 60.859.869 | 33.553:579\$680 | \$550 | 3.396.847 | 1.528:504\$300 | 5,58 |
| 1927 | 92.235.480 | 54.035:845\$900 | \$580 | ... | ... | ... |
| 1928 | 78.585.793 | 65.761:433\$710 | \$830 | 2.535.014 | 2.303:180\$600 | 3,22 |
| 1929 | 62.932.195 | 53.675:548\$700 | \$850 | ... | ... | ... |
| 1930 | 83.452.036 | 46.749:447\$010 | \$560 | 3.897.970 | 2.206:019\$000 | 4,67 |

FONTES: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1930).
RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balancos e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*.
Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

* Calculado pelo Autor.

TABELA XXIV

PRINCIPAIS PRODUTOS MANUFATURADOS, EXPORTADOS PELO PORTO DO RIO GRANDE, NA PRIMEIRA REPÚBLICA

a) CASIMIRAS, COBERTORES, MANTAS E TECIDOS DE LÃ EM GERAL
(1897-1930)

| ANO | PESO (kg) | VALOR (mil rês) | ANO | PESO (kg) | VALOR (mil rês) |
|------|------------------------|--------------------|------|----------------------|--------------------|
| 1897 | 104.960 casimiras | 2.097:779\$300 | 1913 | 139.832 cobertores | 368:888\$000 |
| 1898 | 141.610 casimiras | 2.459:482\$200 | | 223.353 mantas de lã | 335:029\$000 |
| 1899 | 819.800 casimiras | 3.122:929\$400 | 1914 | 155.857 cobertores | 361:324\$000 |
| 1900 | 40.710 cobertores | ... | 1915 | 167.030 mantas de lã | 248:841\$000 |
| 1901 | 5.379 cobertores | ... | 1916 | 303.383 mantas de lã | 455:074\$500 |
| 1902 | 398.957 mantas de lã * | ... | 1917 | 448.727 mantas de lã | 673:090\$500 |
| 1903 | 279.932 mantas de lã | ... | 1918 | 510.239 mantas de lã | 820:420\$000 |
| 1904 | 221.078 mantas de lã | ... | 1919 | 278.568 mantas de lã | 696:420\$000 |
| 1905 | 273.526 mantas de lã | ... | 1920 | 229.479 tecidos | 1.296:167\$000 |
| 1906 | 202.027 mantas de lã * | 404:054\$000 | 1921 | ... | ... |
| | 60.863 cobertores | 172:257\$500 | 1922 | 554.123 mantas de lã | 1.386:465\$000 |
| | 46.000 tecidos | 162:978\$235 | | 98.129 cobertores | 785:232\$000 |
| 1907 | 253.792 mantas de lã * | 379.377\$600 | 1923 | 429.000 mantas de lã | 1.106:645\$000 |
| | 181.244 cobertores | 211:339\$000 | 1924 | 576.168 mantas de lã | 1.693:903\$000 |
| 1908 | 140.000 mantas de lã * | 212:441\$000 | 1925 | 340.325 cobertores | 1.604:904\$000 |
| | 43.666 cobertores | 150:348\$200 | 1926 | 761.808 tecidos ** | 5.257:684\$400 |
| 1909 | 192.842 mantas de lã | 288.152:500 | 1927 | 777.824 tecidos ** | 4.623:061\$000 |
| | cobertores | 304:207\$000 | 1928 | 936.789 tecidos | 7.471:568\$700 |
| 1910 | 223.887 mantas de lã | 334:434\$500 | 1929 | 712.309 tecidos ** | 7.408:269\$000 |
| 1911 | ... | ... | 1930 | 477.692 tecidos | 5.442:191\$000 |
| 1912 | 306.104 mantas de lã | 428:644\$000 | | | |

FONTES: Relatorios da Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1930).

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balancos e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*.
Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

* Unidades, conforme Relatorios. Nos outros anos não há indicação.

** Tecidos diversos de lã e algodão.

TABELA XXIV
PRINCIPAIS PRODUTOS MANUFATURADOS EXPORTADOS PELO PORTO DO RIO GRANDE, NA PRIMEIRA REPÚBLICA
b) BRINS E TECIDOS DE ALGODÃO EM GERAL
(1901-1926)

| ANO | PESO (kg) | VALOR (mil rês) | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* | ANO | PESO (kg) | VALOR (mil rês) | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* |
|------|--------------|--------------------|----------------------------------|------|--------------|--------------------|----------------------------------|
| 1901 | 338.969 | 1.266:909\$900 | 3\$740 | 1914 | 102.801 | 417:134\$800 | 4\$050 |
| 1902 | 447.656 | ... | ... | 1915 | 196.605 | 700:443\$500 | 3\$560 |
| 1903 | 260.311 | ... | ... | 1916 | 172.853 | 638:139\$200 | 3\$690 |
| 1904 | 234.532 | ... | ... | 1917 | 296.685 | 1.344:550\$900 | 4\$500 |
| 1905 | ... | ... | ... | 1918 | 161.875 | 666:601\$200 | 4\$110 |
| 1906 | 362.250 | 1.390:304\$000 | 3\$830 | 1919 | 108.712 | 652:272\$000 | 6\$000 |
| 1907 | 233.542 | 691:061\$600 | 2\$950 | 1920 | 229.479 | 1.296:167\$000 | 5\$640 |
| 1908 | 183.320 | 502:663\$300 | 2\$740 | 1921 | 204.190 | 1.209:058\$000 | 5\$920 |
| 1909 | 258.265 | 857:041\$000 | 3\$310 | 1922 | 135.807 | 814:842\$000 | 6\$000 |
| 1910 | 330.038 | 1.129:131\$500 | 3\$420 | 1923 | 226.000 | 1.763:735\$000 | 7\$800 |
| 1911 | 356.709 | 1.291:724\$100 | 3\$620 | 1924 | 312.984 | 2.923:719\$600 | 9\$340 |
| 1912 | 228.204 | 868:464\$100 | 3\$800 | 1925 | 285.602 | 2.677:518\$430 | 9\$370 |
| 1913 | 225.007 | 904:970\$000 | 4\$020 | 1926 | 761.808 | 5.257:684\$400 | 6\$900 |

FONTES: Relatorios da Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1926).

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balanços e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*.
Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

* Calculado pelo Autor.

TABELA XXIV
PRINCIPAIS PRODUTOS MANUFATURADOS EXPORTADOS PELO PORTO DO RIO GRANDE, NA PRIMEIRA REPÚBLICA
c) CONSERVAS DE CARNE, PEIXE, FRUTAS e LEGUMES
(1899-1930)

| ANO | PESO (kg) | VALOR (mil réis) | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* | ANO | PESO (kg) | VALOR (mil réis) | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* |
|------|--------------|---------------------|----------------------------------|------|--------------|---------------------|----------------------------------|
| 1899 | 381.378 | ... | ... | 1915 | ... | ... | ... |
| 1900 | 236.417 | ... | ... | 1916 | ... | ... | ... |
| 1901 | ... | ... | ... | 1917 | ... | ... | ... |
| 1902 | ... | ... | ... | 1918 | 925.250 | 845:077\$300 | \$910 |
| 1903 | 502.727 | ... | ... | 1919 | 4.777.169 | 4.777:169\$000 | 1\$000 |
| 1904 | 406.960 | ... | ... | 1920 | ... | ... | ... |
| 1905 | 639.639 | ... | ... | 1921 | ... | ... | ... |
| 1906 | 450.140 | 337:187\$955 | \$750 | 1922 | 780.288 | 854:274\$000 | 1\$090 |
| 1907 | 360.284 | 205:046\$500 | \$560 | 1923 | ... | ... | ... |
| 1908 | 183.386 | 184:252\$050 | 1\$000 | 1924 | 2.054.363 | 2.921:841\$300 | 1\$420 |
| 1909 | ... | 576:373\$800 | ... | 1925 | 2.555.743 | 3.522:270\$400 | 1\$370 |
| 1910 | 875.071 | 772:911\$200 | \$800 | 1926 | 1.902.697 | 2.411:663\$700 | 1\$260 |
| 1911 | 816.747 | 750:593\$600 | \$910 | 1927 | 3.263.728 | 4.661:063\$000 | 1\$420 |
| 1912 | 308.194 | 308:194\$000 | 1\$000 | 1928 | 3.069.135 | 4.564:396\$400 | 1\$480 |
| 1913 | 747.296 | 733:435\$400 | \$980 | 1929 | 2.304.857 | 3.676:472\$000 | 1\$590 |
| 1914 | 144.536 | 144:536\$000 | 1\$000 | 1930 | 1.412.303 | 2.822:978\$000 | 1\$990 |

↓ FONTES: Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda do Rio Grande do Sul (1913-1930).

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balances e Balançetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*.
Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

* Calculado pelo Autor.

TABELA XXIV
PRINCIPAIS PRODUTOS MANUFATURADOS EXPORTADOS PELO PORTO DO RIO GRANDE, NA PRIMEIRA REPÚBLICA
d) BISCOITOS
(1904-1915)

| ANO | PESO (kg) | VALOR (mil réis) | PREÇO MÉDIO DO QUILOGRAMA* |
|------|--------------|---------------------|----------------------------------|
| 1904 | 77.869 | ... | ... |
| 1905 | 88.649 | ... | ... |
| 1906 | ... | ... | ... |
| 1907 | 123.749 | 179:616\$900 | 1\$450 |
| 1908 | ... | ... | ... |
| 1909 | ... | 325:788\$260 | ... |
| 1910 | 339.729 | 332:427\$300 | \$970 |
| 1911 | 380.558 | 385:633\$600 | 1\$010 |
| 1912 | 376.158 | 444:850\$100 | 1\$180 |
| 1913 | 316.504 | 372:214\$100 | 1\$180 |
| 1914 | 217.842 | 248:358\$800 | 1\$140 |
| 1915 | 121.210 | 193:904\$200 | 1\$600 |

FONTE: RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balanços e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*.
Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

* Calculado pelo Autor.

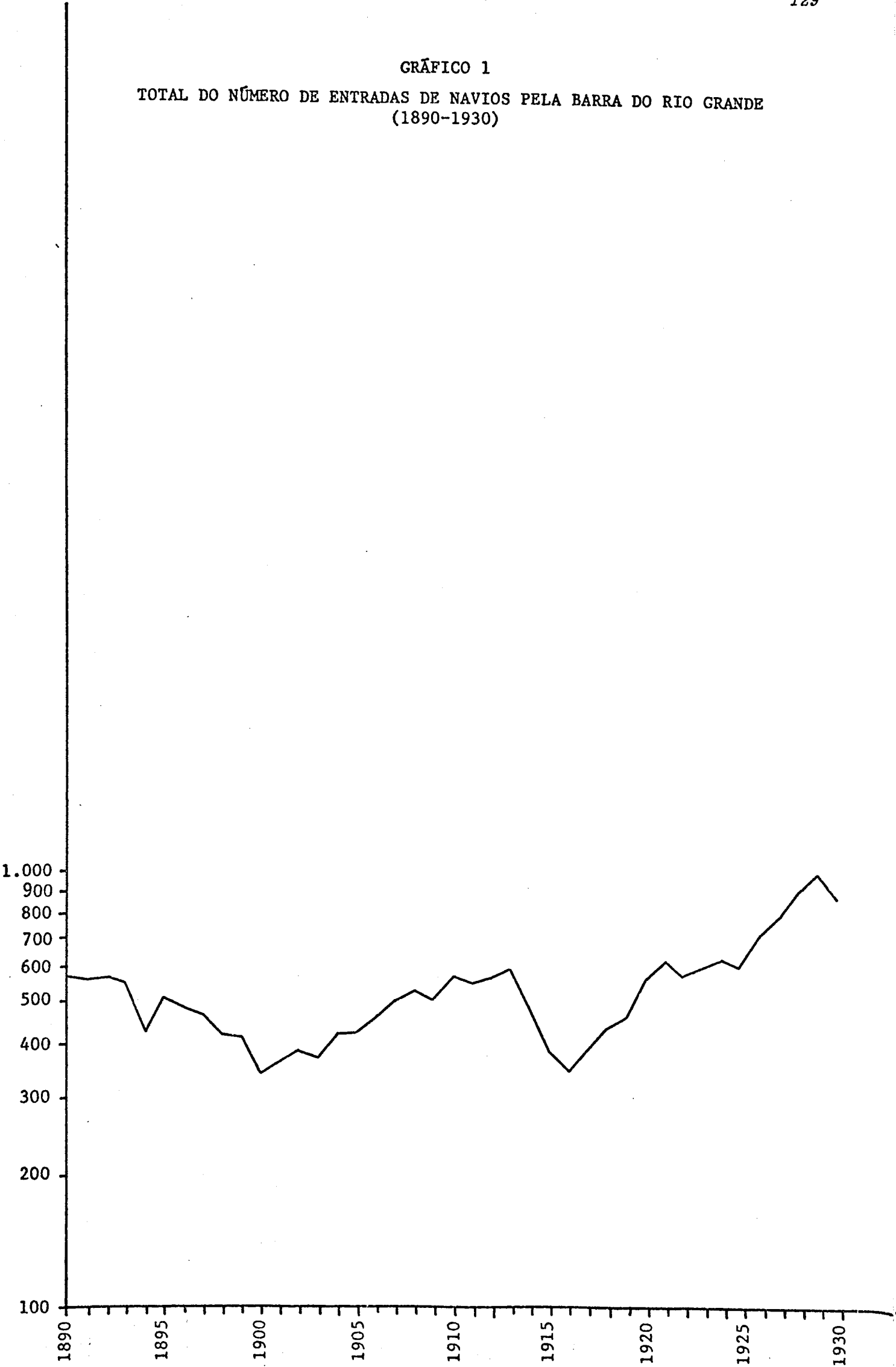
TABELA XXIV
PRINCIPAIS PRODUTOS MANUFATURADOS EXPORTADOS PELO PORTO DO RIO GRANDE, NA PRIMEIRA REPÚBLICA
e) CHARUTOS
(1899-1912)

| ANO | QUANTIDADE | VALOR (mil rês) |
|------|--------------------|--------------------|
| 1899 | 1.899.760 unidades | ... |
| 1900 | 1.809.761 unidades | ... |
| 1901 | 940.232 unidades | ... |
| 1902 | 1.794.143 unidades | ... |
| 1903 | ... | ... |
| 1904 | 2.664.983 unidades | ... |
| 1905 | 2.321.455 unidades | ... |
| 1906 | 2.038.050 unidades | 185:356\$675 |
| 1907 | 42.419 quilogramas | 203:425\$690 |
| 1908 | 33.591 quilogramas | 206:122\$000 |
| 1909 | ... | ... |
| 1910 | ... | ... |
| 1911 | 25.199 quilogramas | 233:278\$000 |
| 1912 | 20.191 quilogramas | 203:618\$180 |

FONTE: RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Fazenda. *Balancos e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual*.
Porto Alegre, 1888-1914. 32 v.

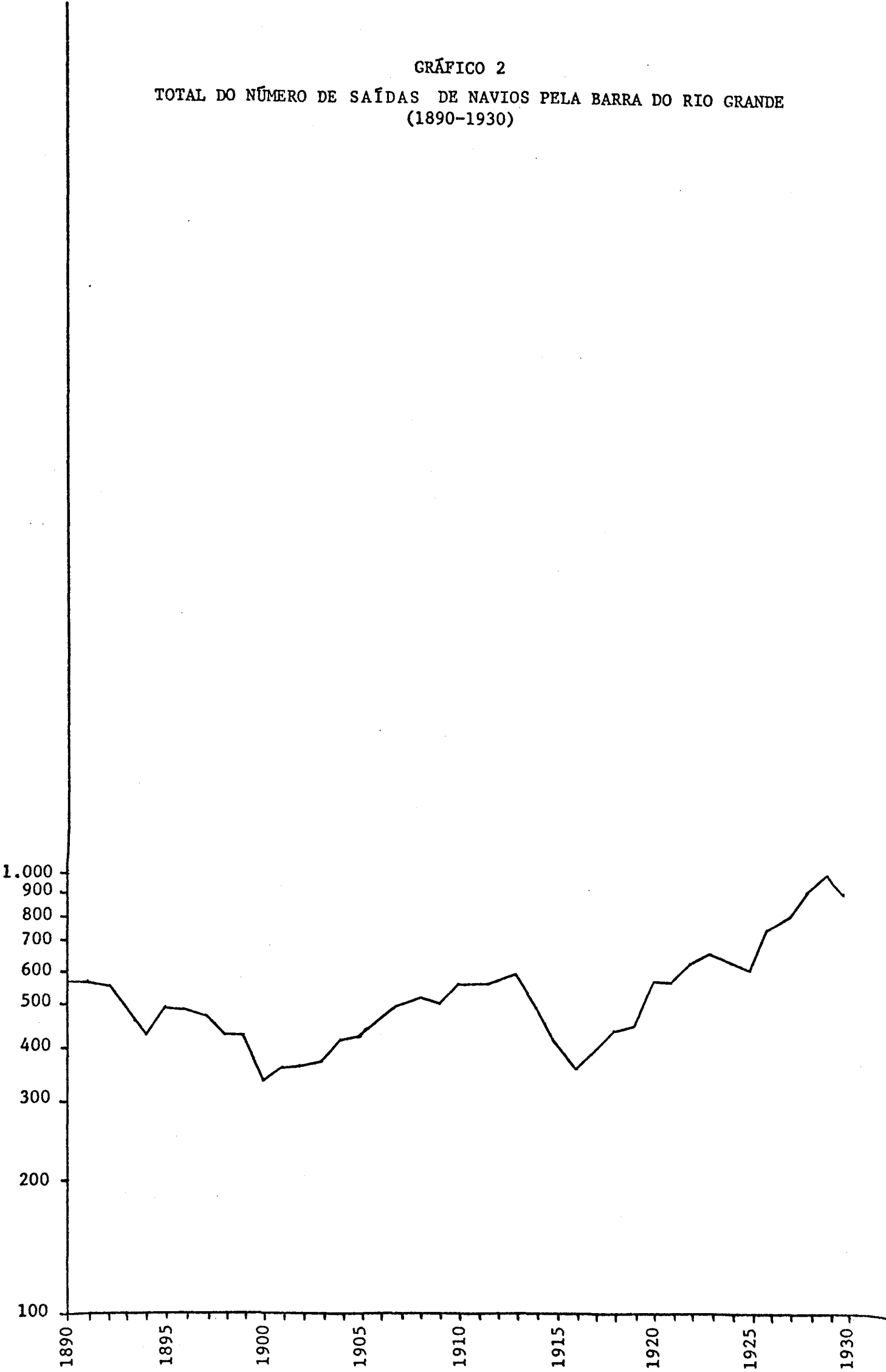
GRÁFICOS

GRÁFICO 1
TOTAL DO NÚMERO DE ENTRADAS DE NAVIOS PELA BARRA DO RIO GRANDE
(1890-1930)



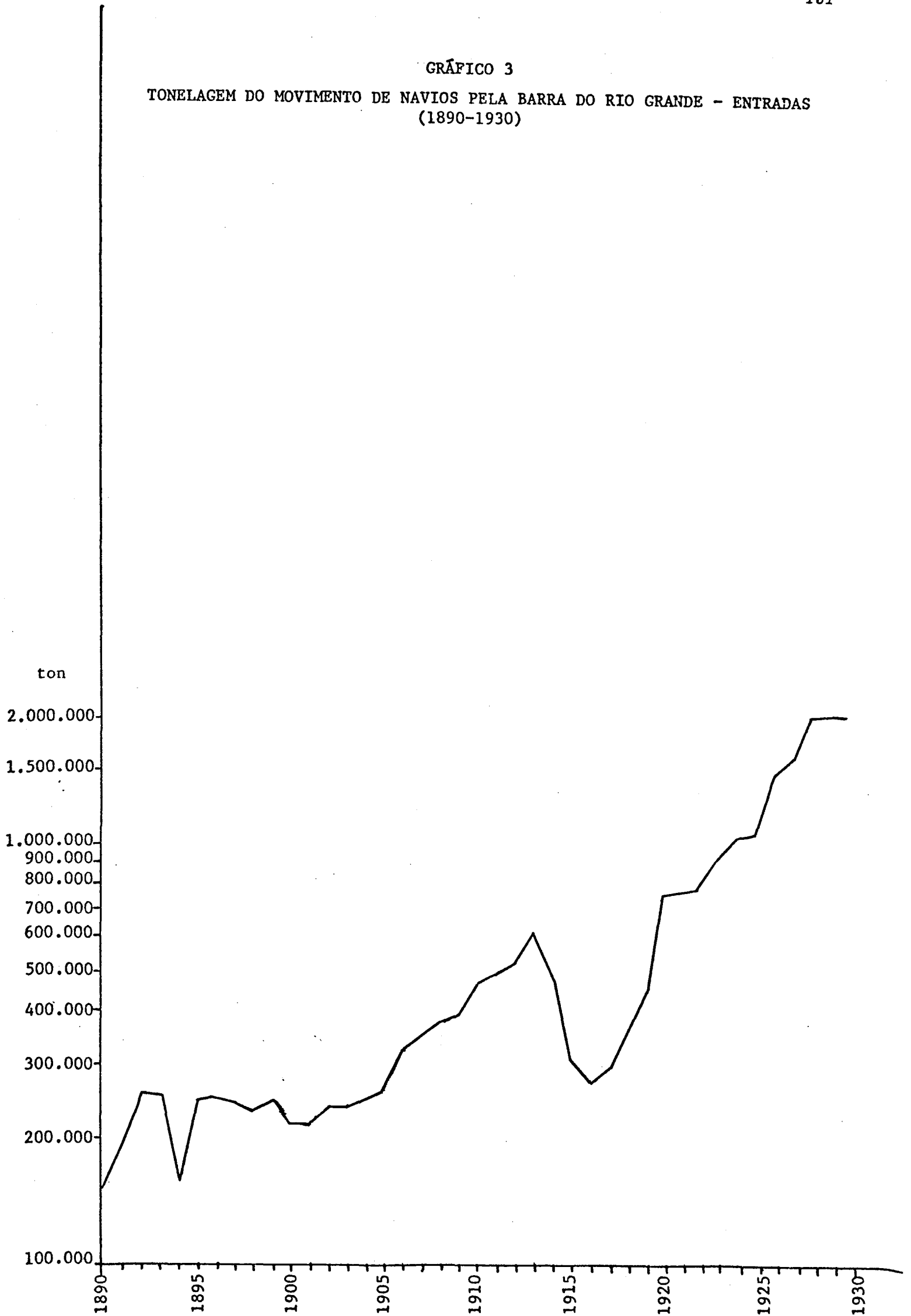
FONTE: Tabela I.

GRÁFICO 2
TOTAL DO NÚMERO DE SAÍDAS DE NAVIOS PELA BARRA DO RIO GRANDE
(1890-1930)



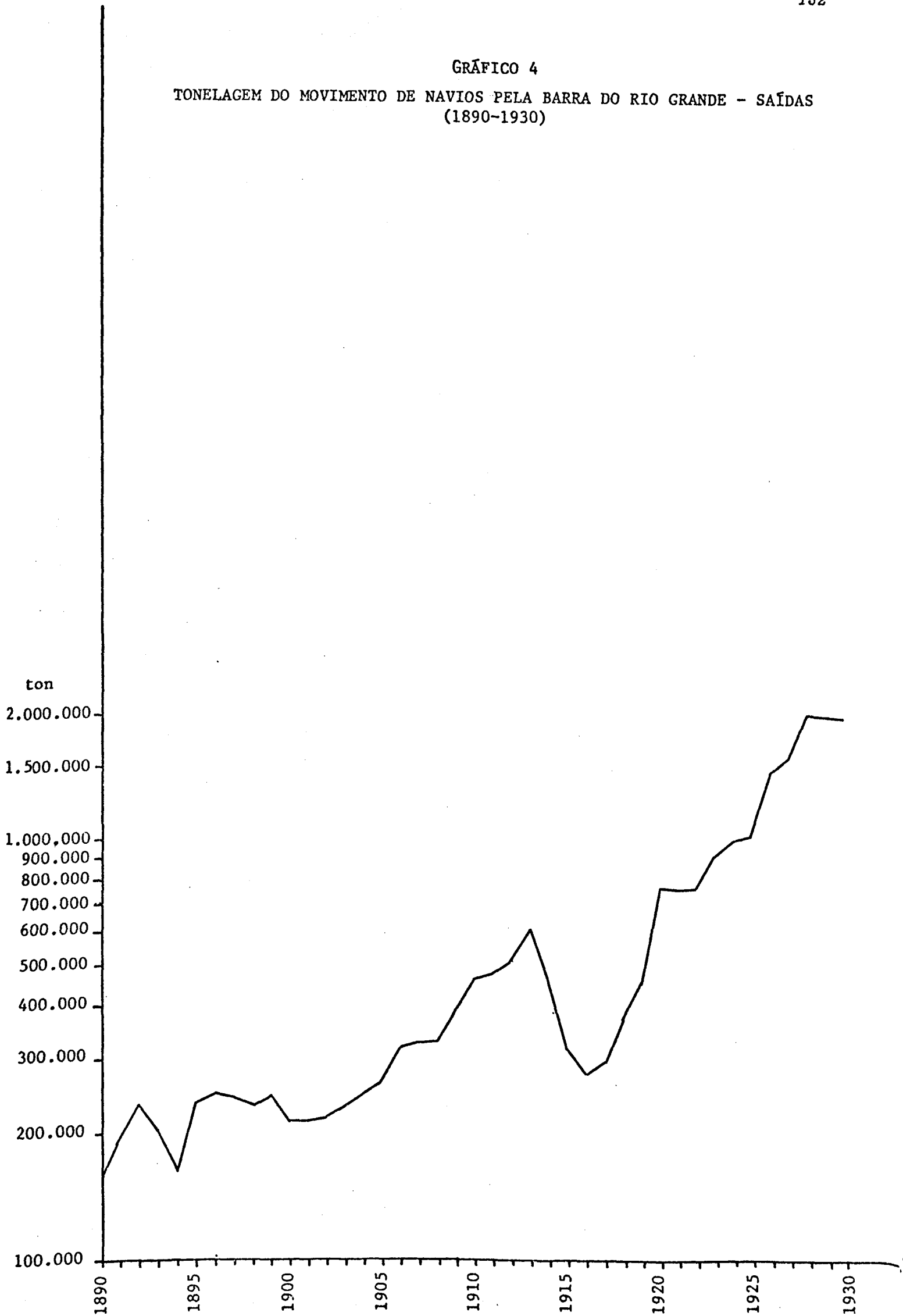
FONTE: Tabela I.

GRÁFICO 3
TONELAGEM DO MOVIMENTO DE NAVIOS PELA BARRA DO RIO GRANDE - ENTRADAS
(1890-1930)



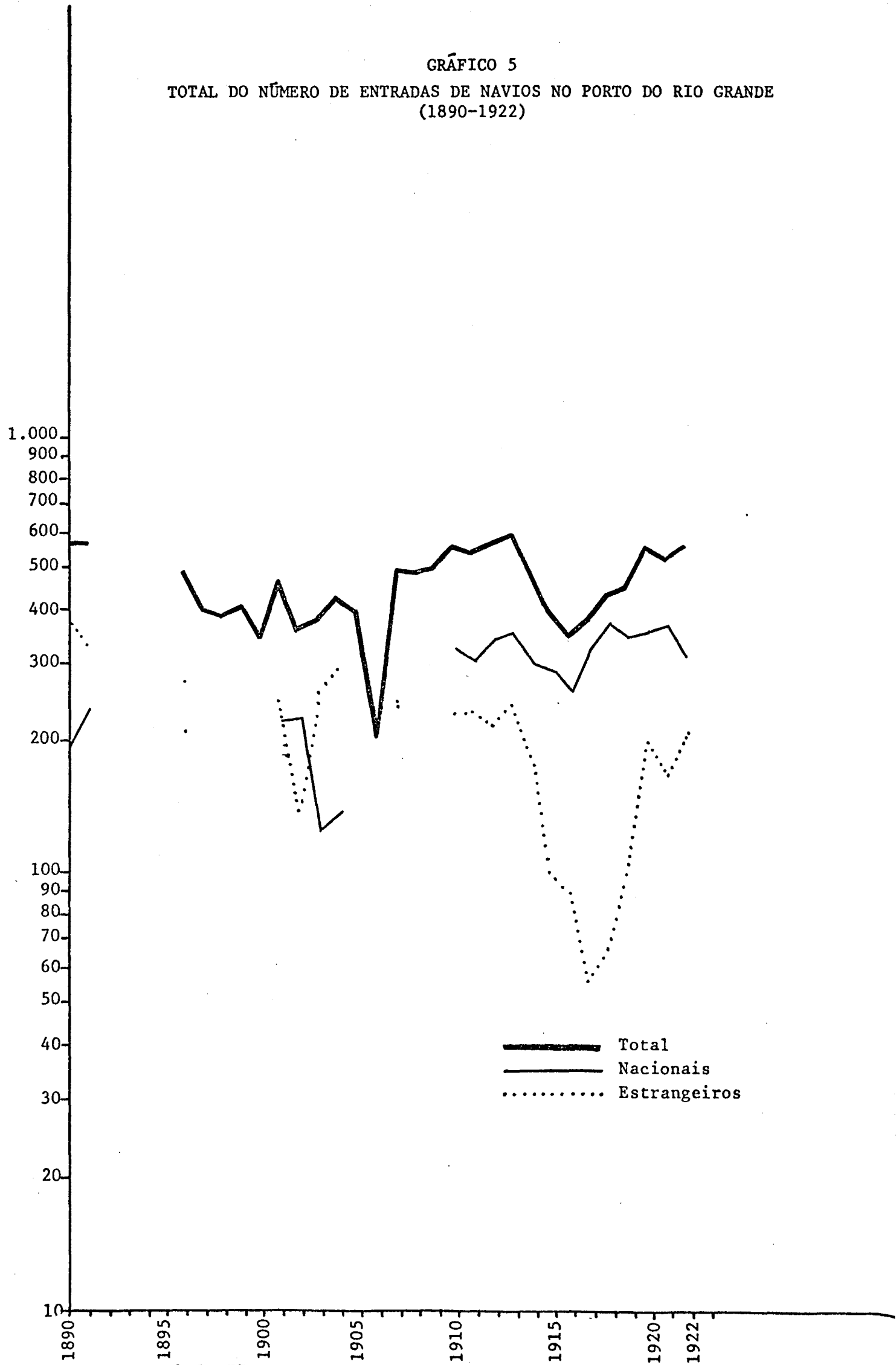
FONTE: Tabela I.

GRÁFICO 4
TONELAGEM DO MOVIMENTO DE NAVIOS PELA BARRA DO RIO GRANDE - SAÍDAS
(1890-1930)



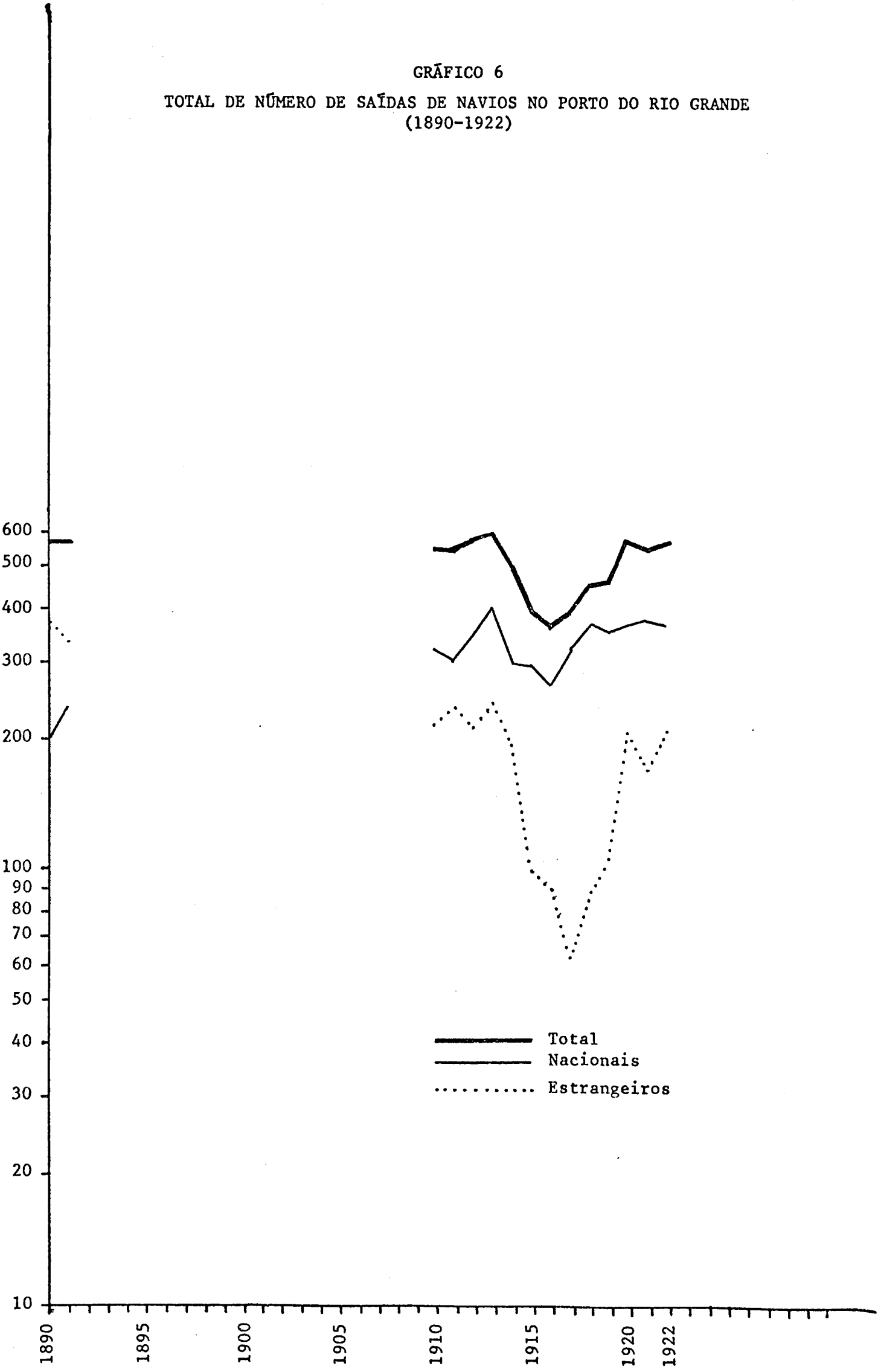
FCNTE: Tabela I.

GRÁFICO 5
TOTAL DO NÚMERO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO PORTO DO RIO GRANDE
(1890-1922)



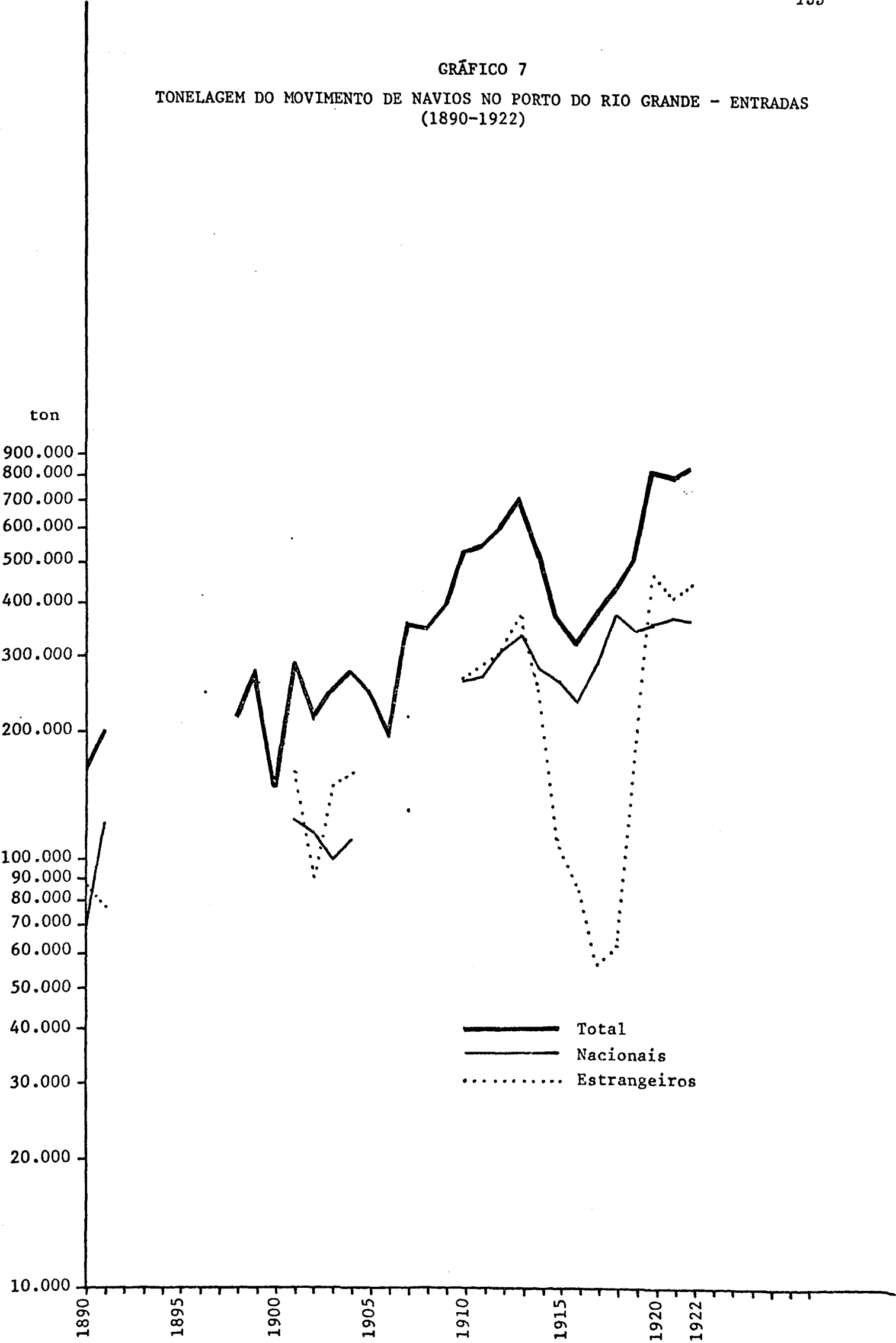
FONTE: Tabela II.

GRÁFICO 6
TOTAL DE NÚMERO DE SAÍDAS DE NAVIOS NO PORTO DO RIO GRANDE
(1890-1922)



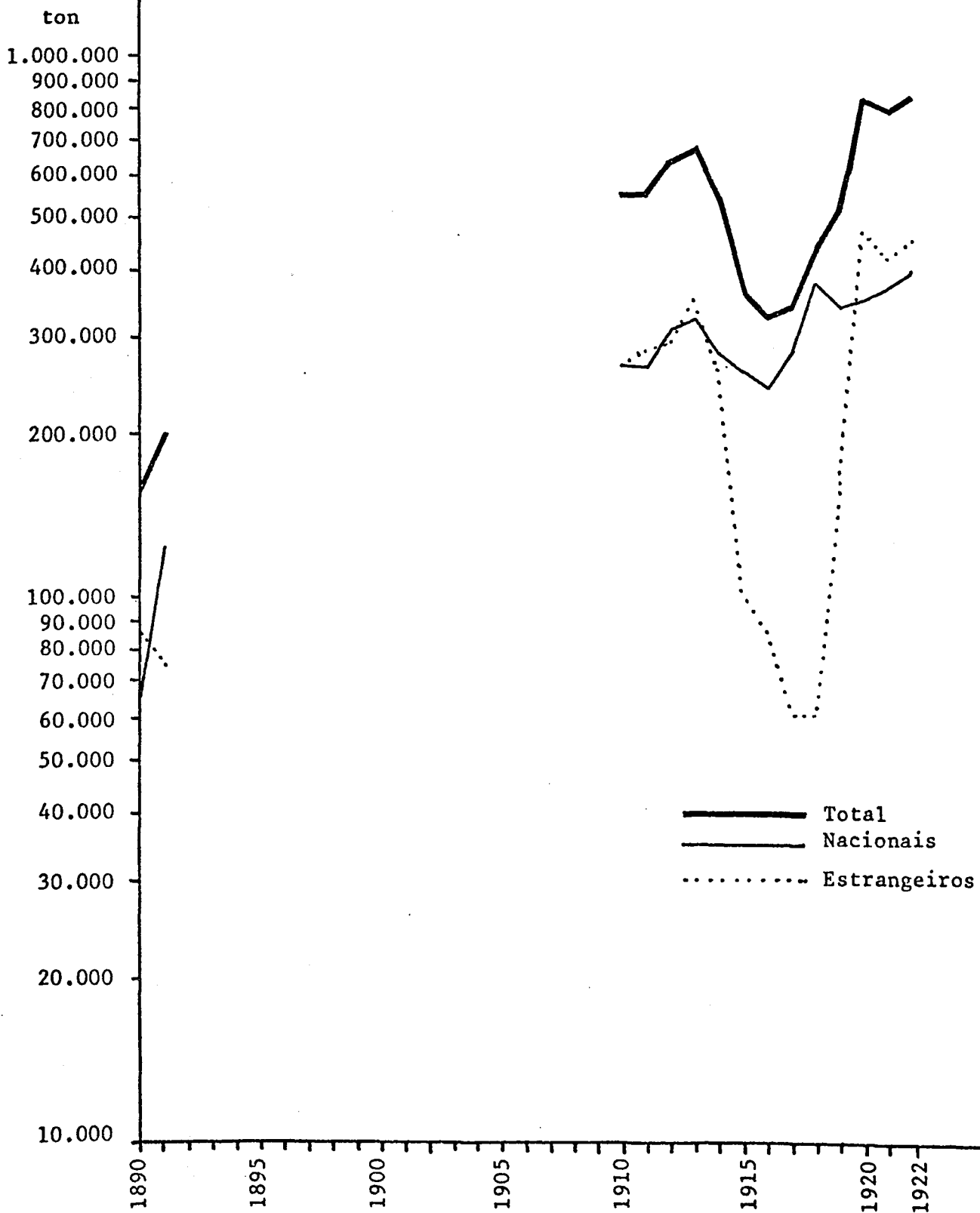
FONTE: Tabela II.

GRÁFICO 7
TONELAGEM DO MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO RIO GRANDE - ENTRADAS
(1890-1922)



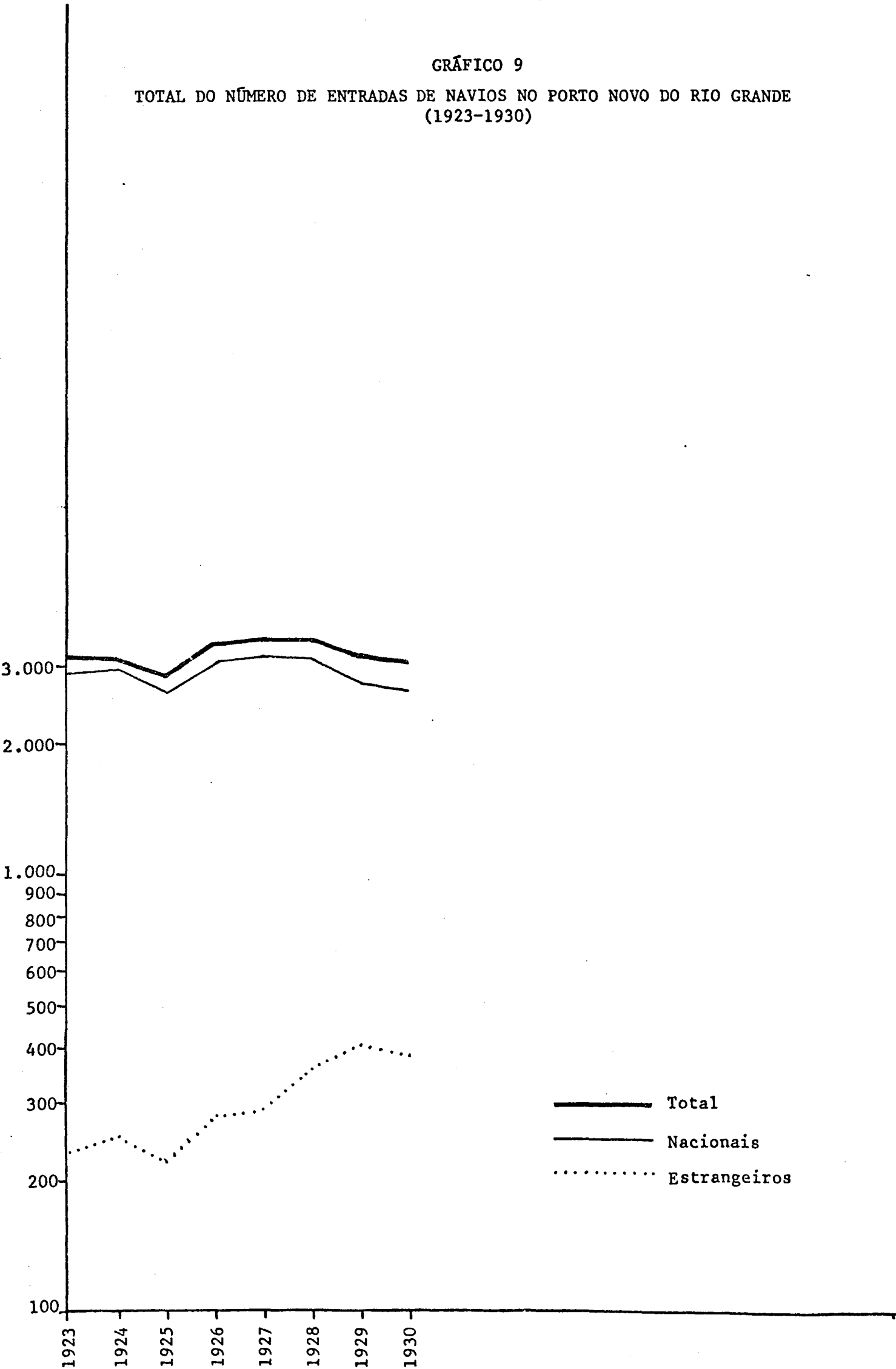
FONTE: Tabela II.

GRÁFICO 8
TONELAGEM DO MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DO RIO GRANDE - SAÍDAS
(1890-1922)



FONTE: Tabela II.

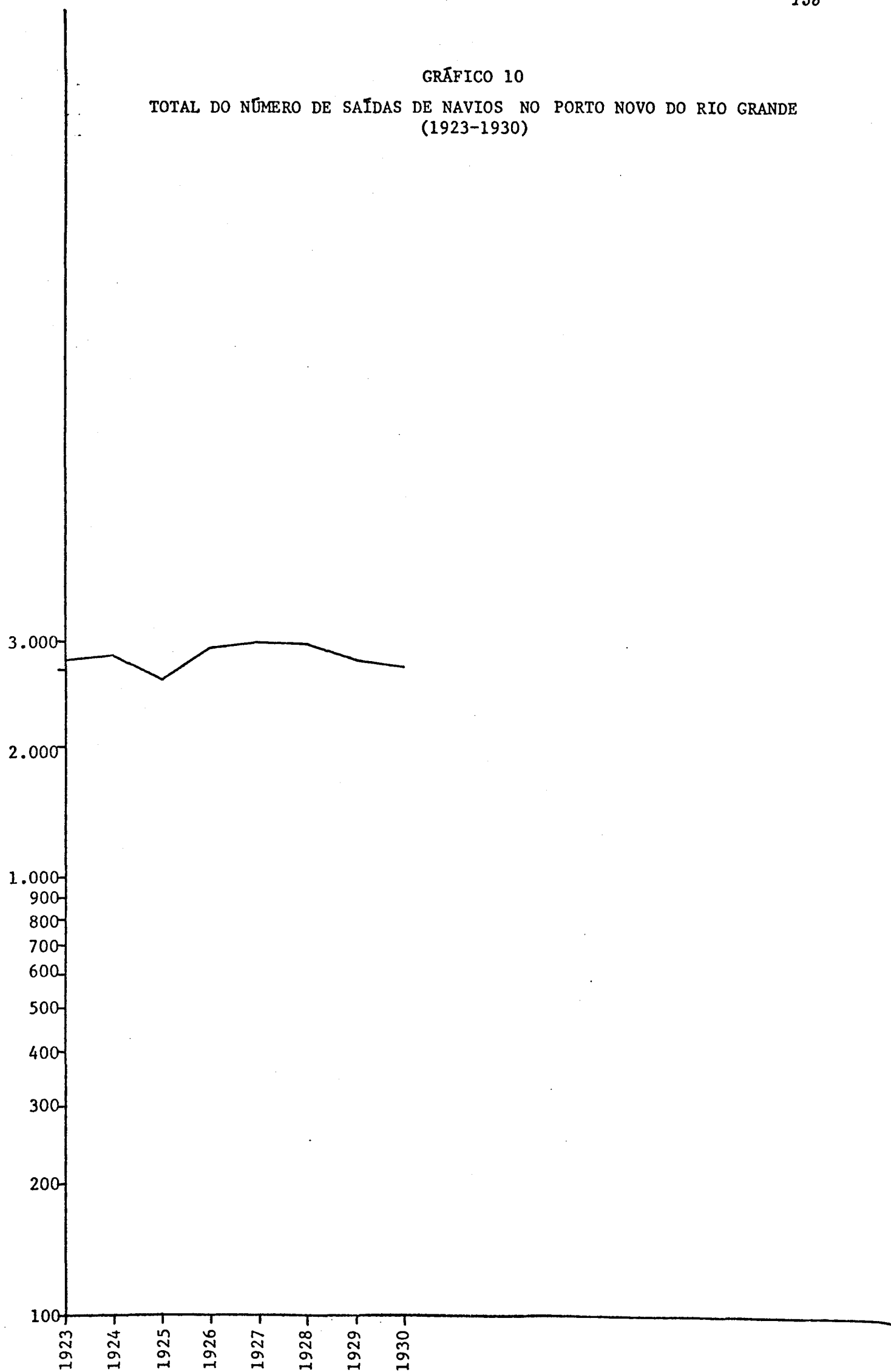
GRÁFICO 9
TOTAL DO NÚMERO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO PORTO NOVO DO RIO GRANDE
(1923-1930)



FONTE: Tabela III.

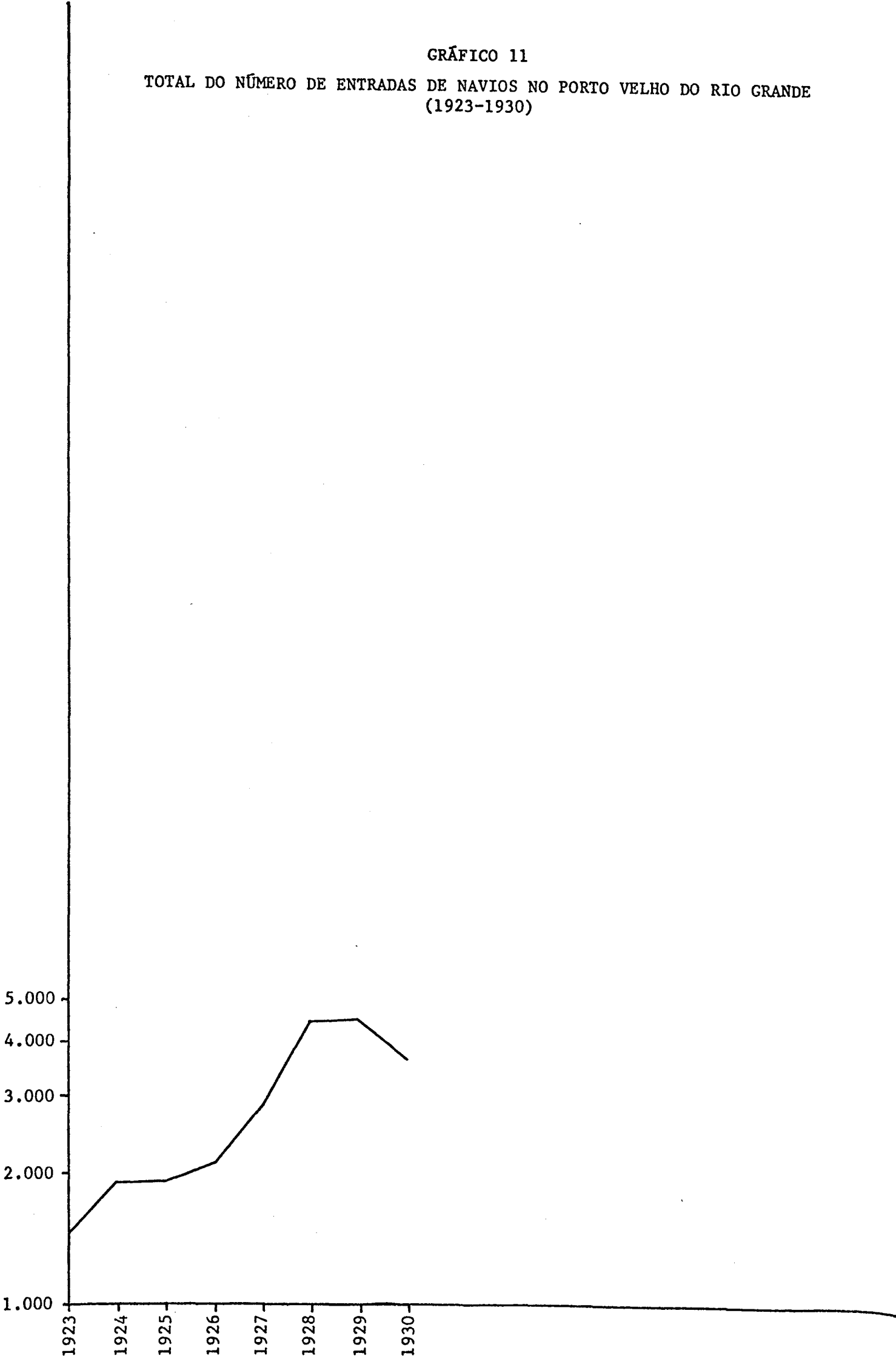
GRÁFICO 10

TOTAL DO NÚMERO DE SAÍDAS DE NAVIOS NO PORTO NOVO DO RIO GRANDE
(1923-1930)



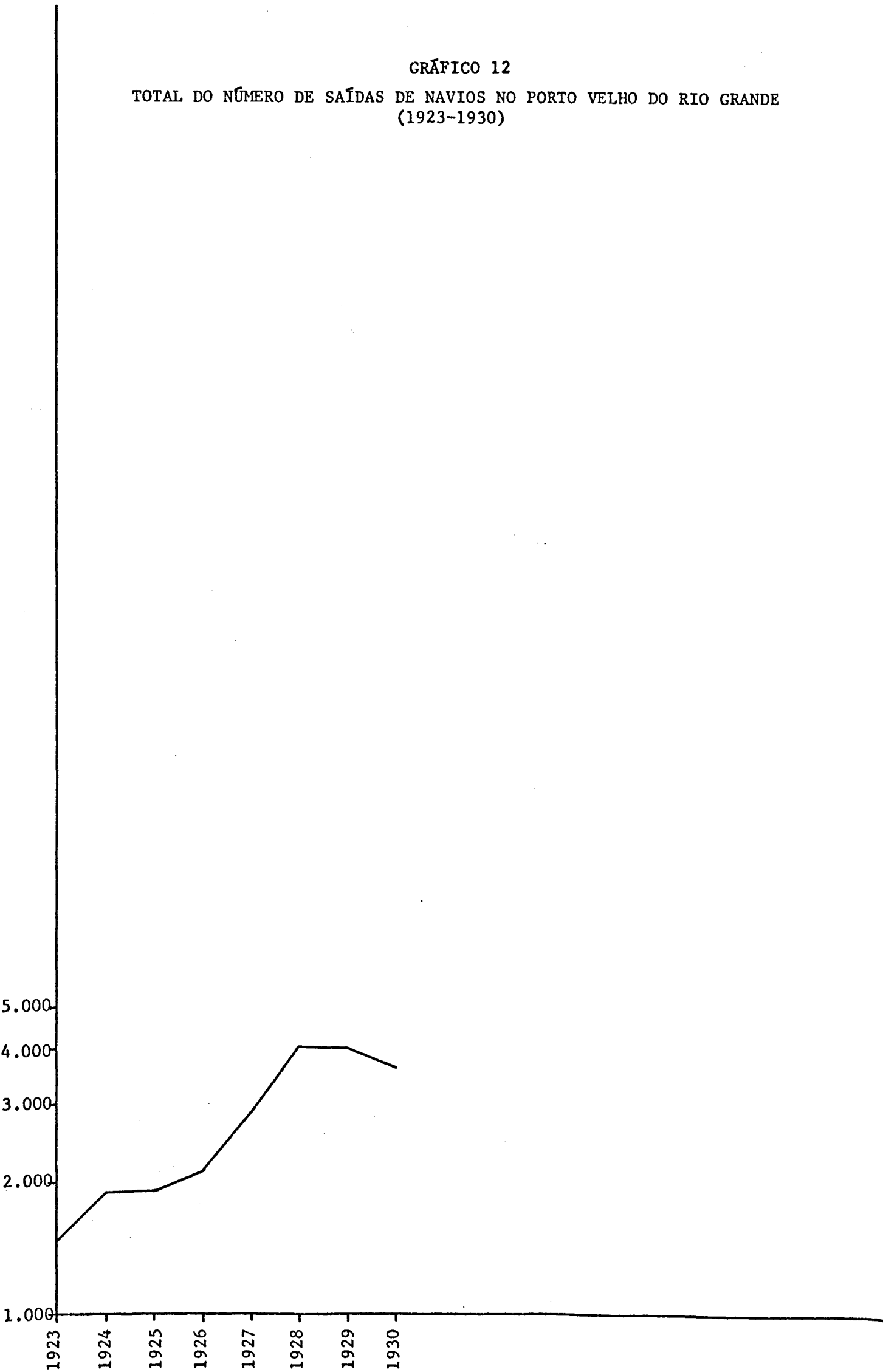
FONTE: Tabela III.

GRÁFICO 11
TOTAL DO NÚMERO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO PORTO VELHO DO RIO GRANDE
(1923-1930)



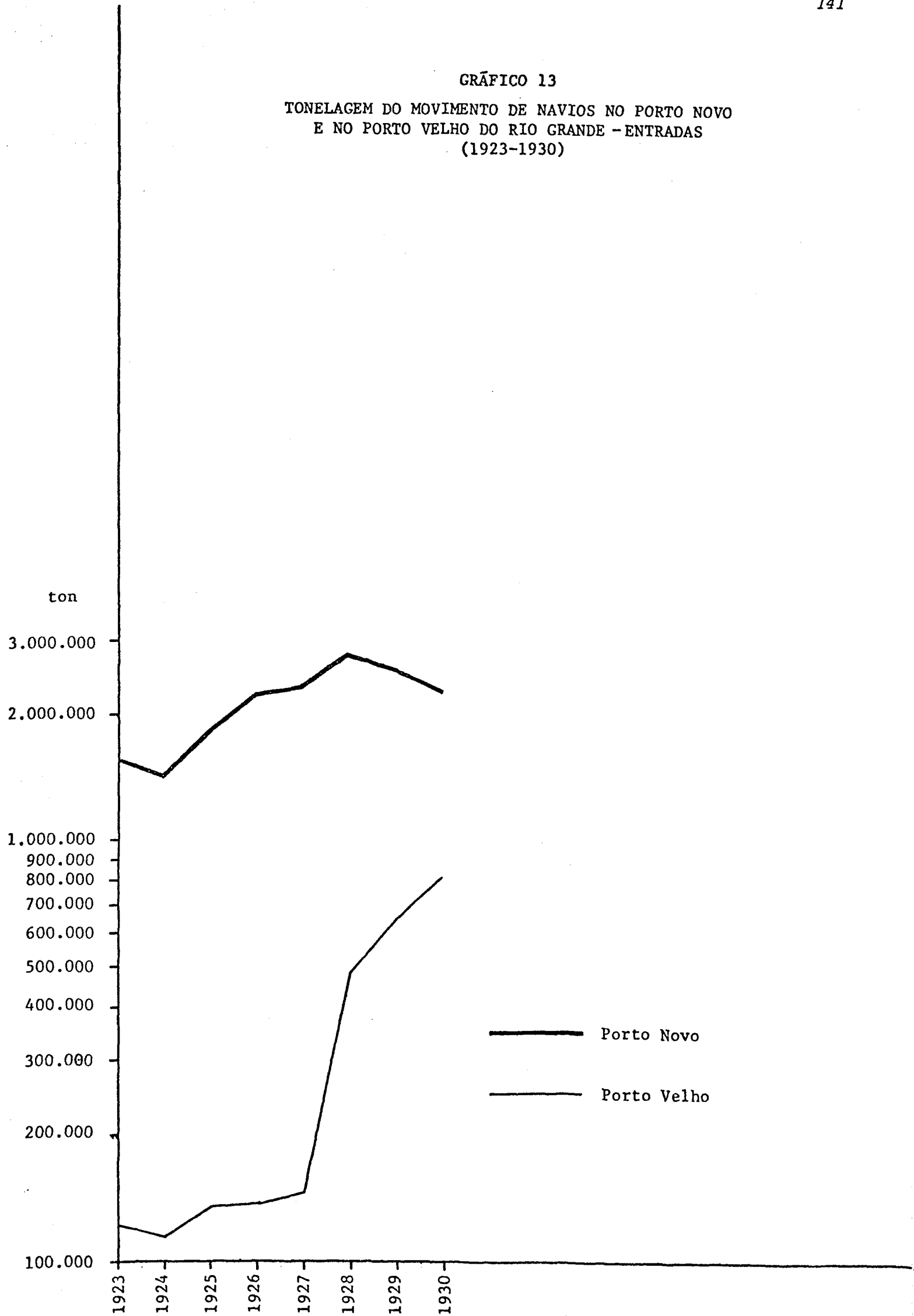
FONTE: Tabela III.

GRÁFICO 12
TOTAL DO NÚMERO DE SAÍDAS DE NAVIOS NO PORTO VELHO DO RIO GRANDE
(1923-1930)

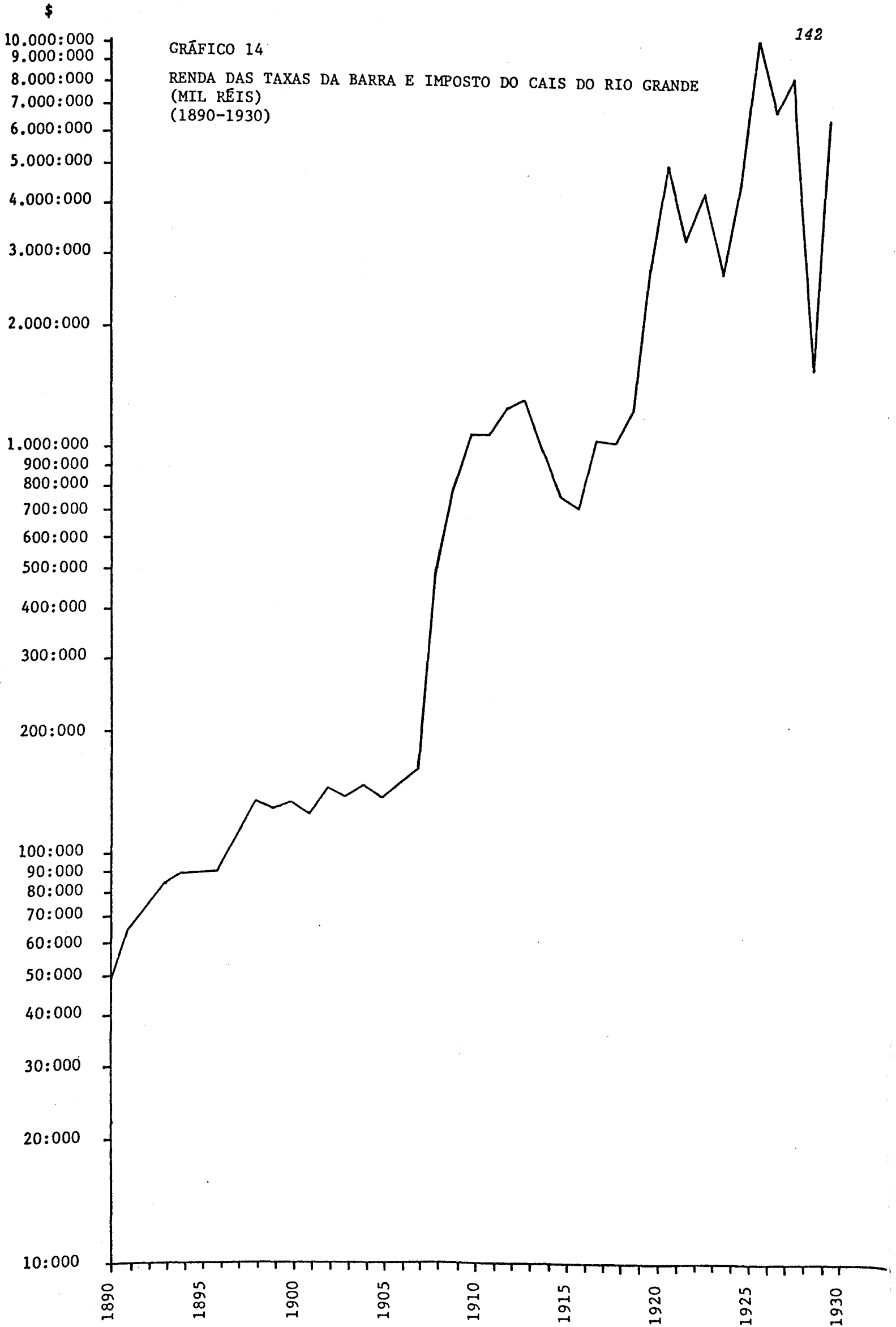


FONTE: Tabela III.

GRÁFICO 13
TONELAGEM DO MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO NOVO
E NO PORTO VELHO DO RIO GRANDE - ENTRADAS
(1923-1930)

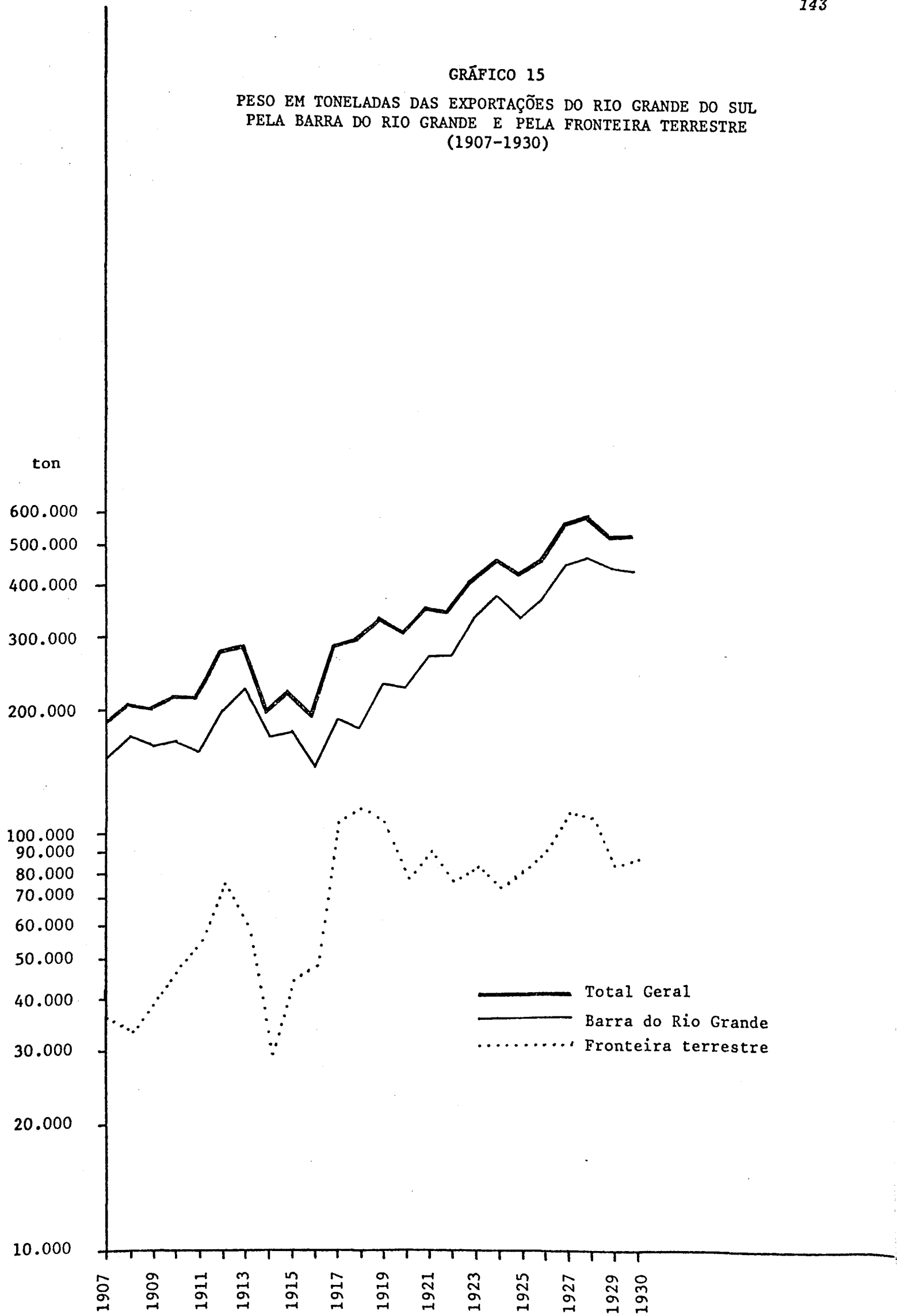


FONTE: Tabela III.



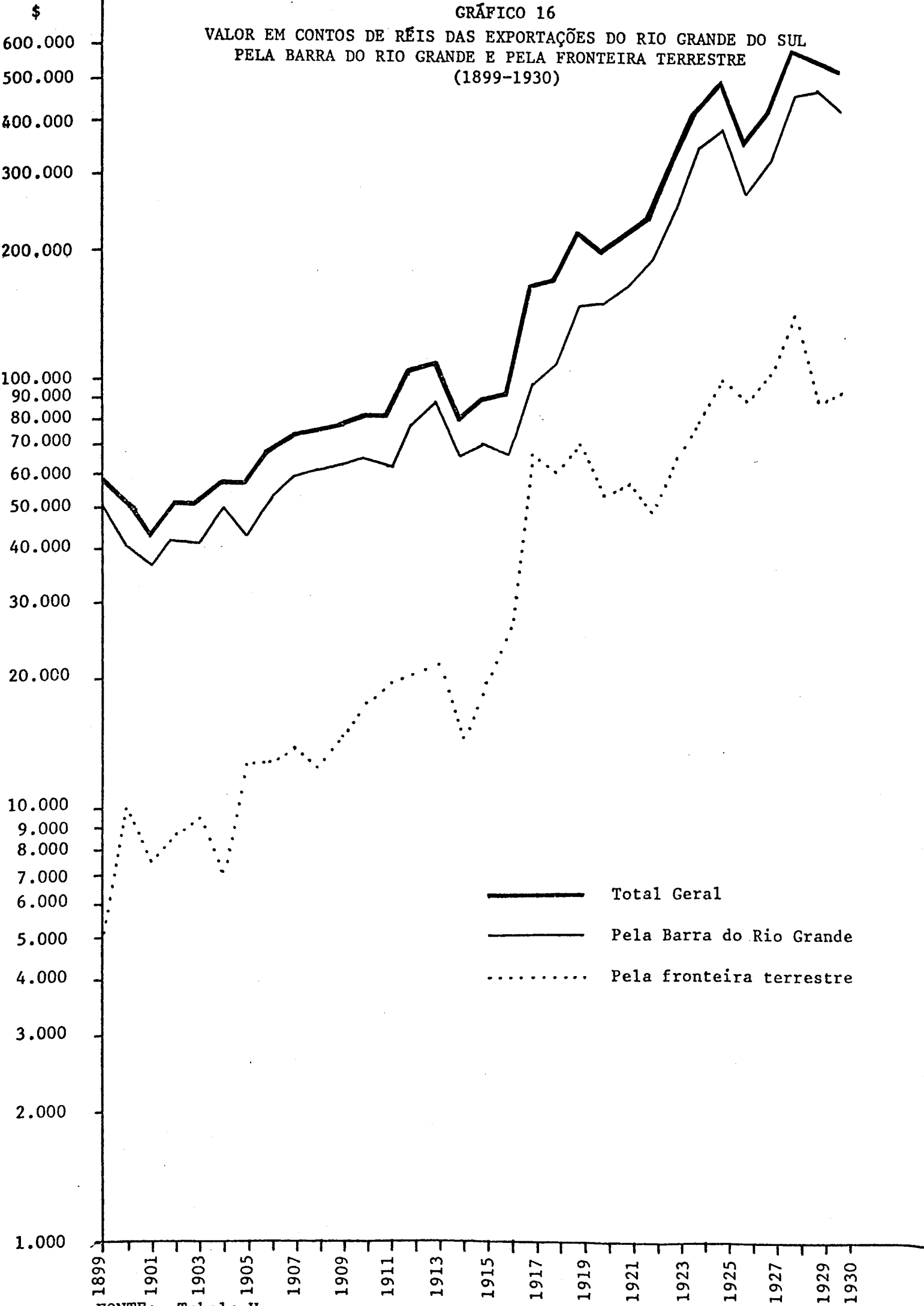
FONTE: Tabela IV.

GRÁFICO 15
 PESO EM TONELADAS DAS EXPORTAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL
 PELA BARRA DO RIO GRANDE E PELA FRONTEIRA TERRESTRE
 (1907-1930)



FONTE: Tabela V.

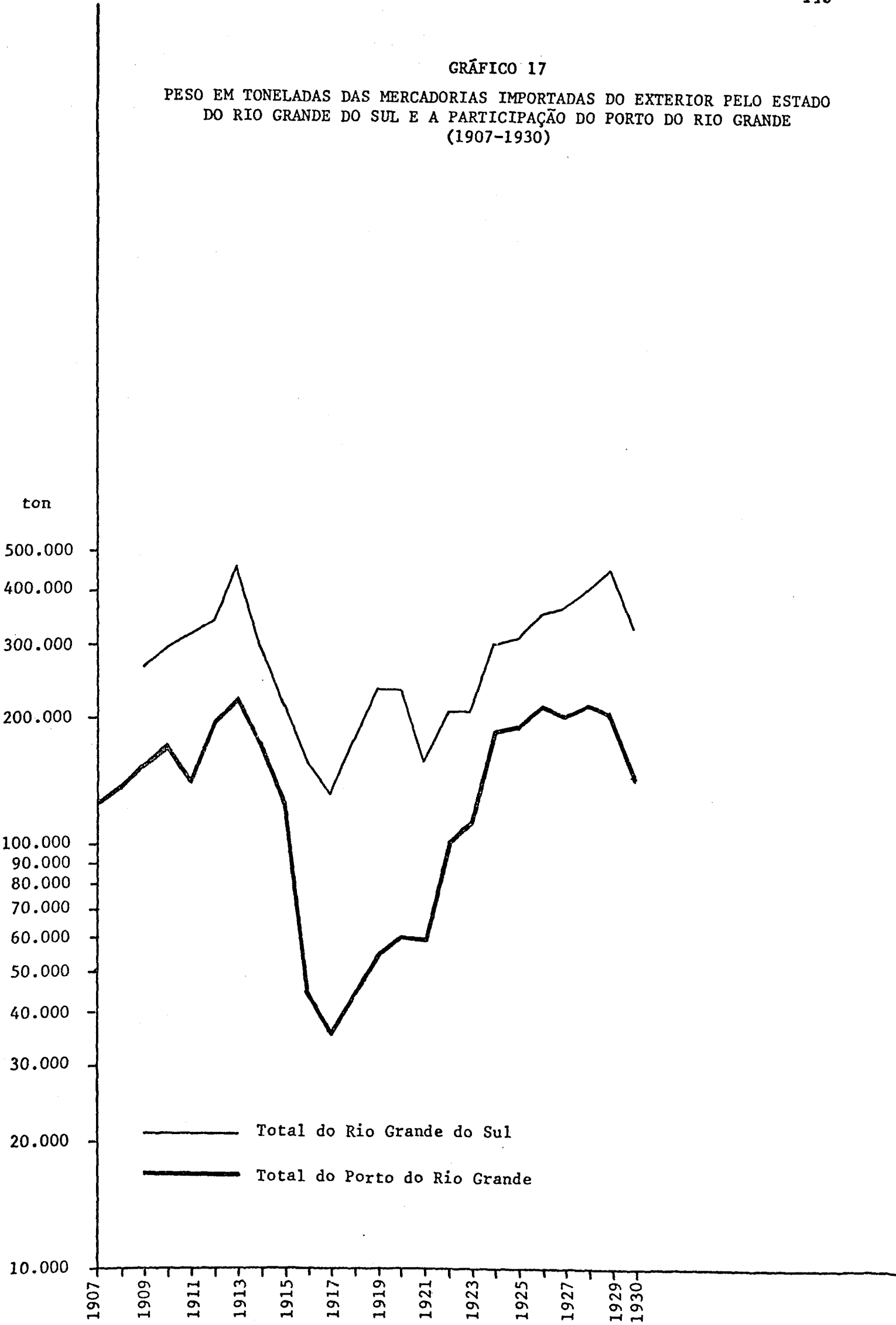
GRÁFICO 16
VALOR EM CONTOS DE RÉIS DAS EXPORTAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL
PELA BARRA DO RIO GRANDE E PELA FRONTEIRA TERRESTRE
(1899-1930)



FONTE: Tabela V.

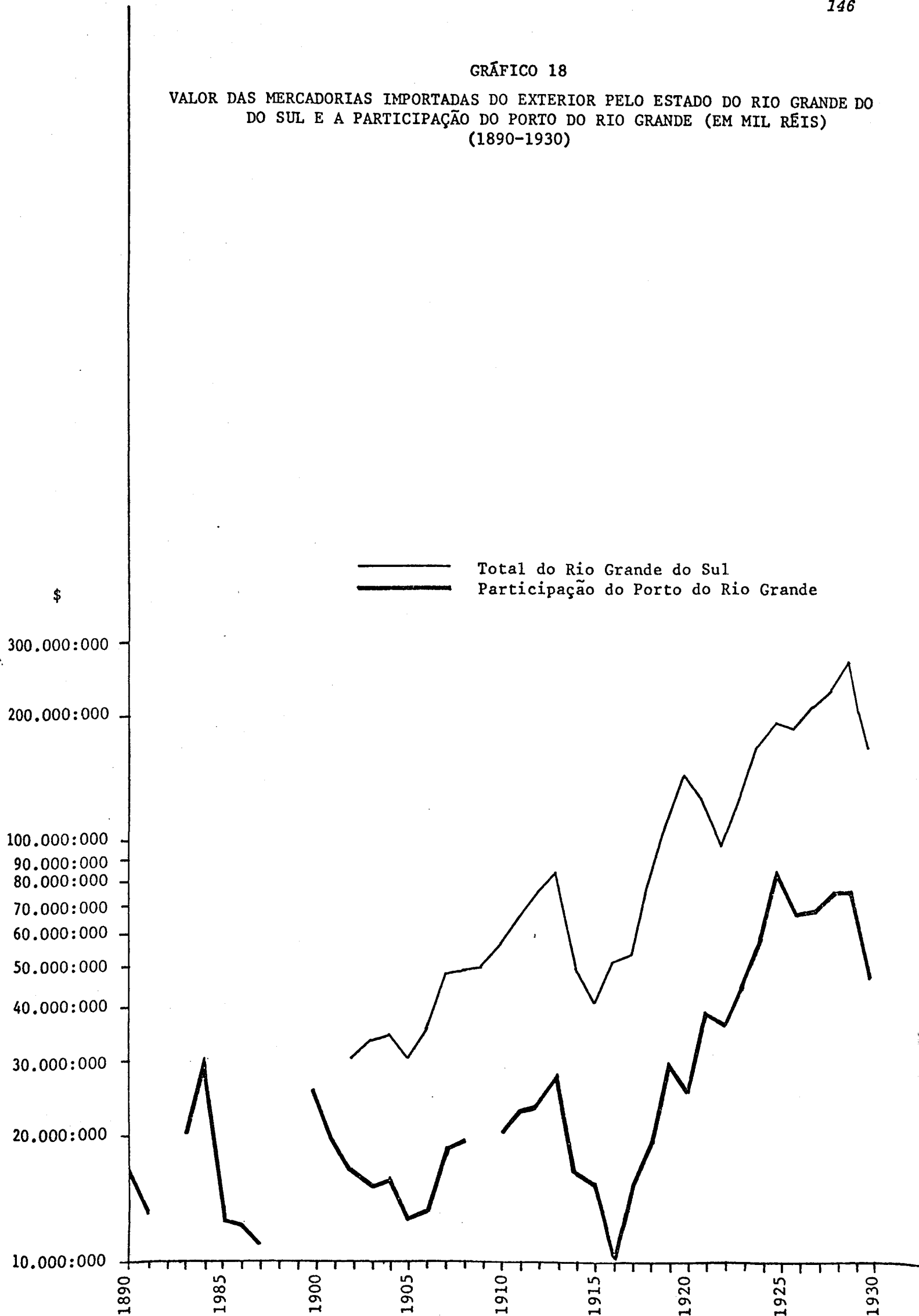
GRÁFICO 17

PESO EM TONELADAS DAS MERCADORIAS IMPORTADAS DO EXTERIOR PELO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (1907-1930)



FONTE: Tabela VI.

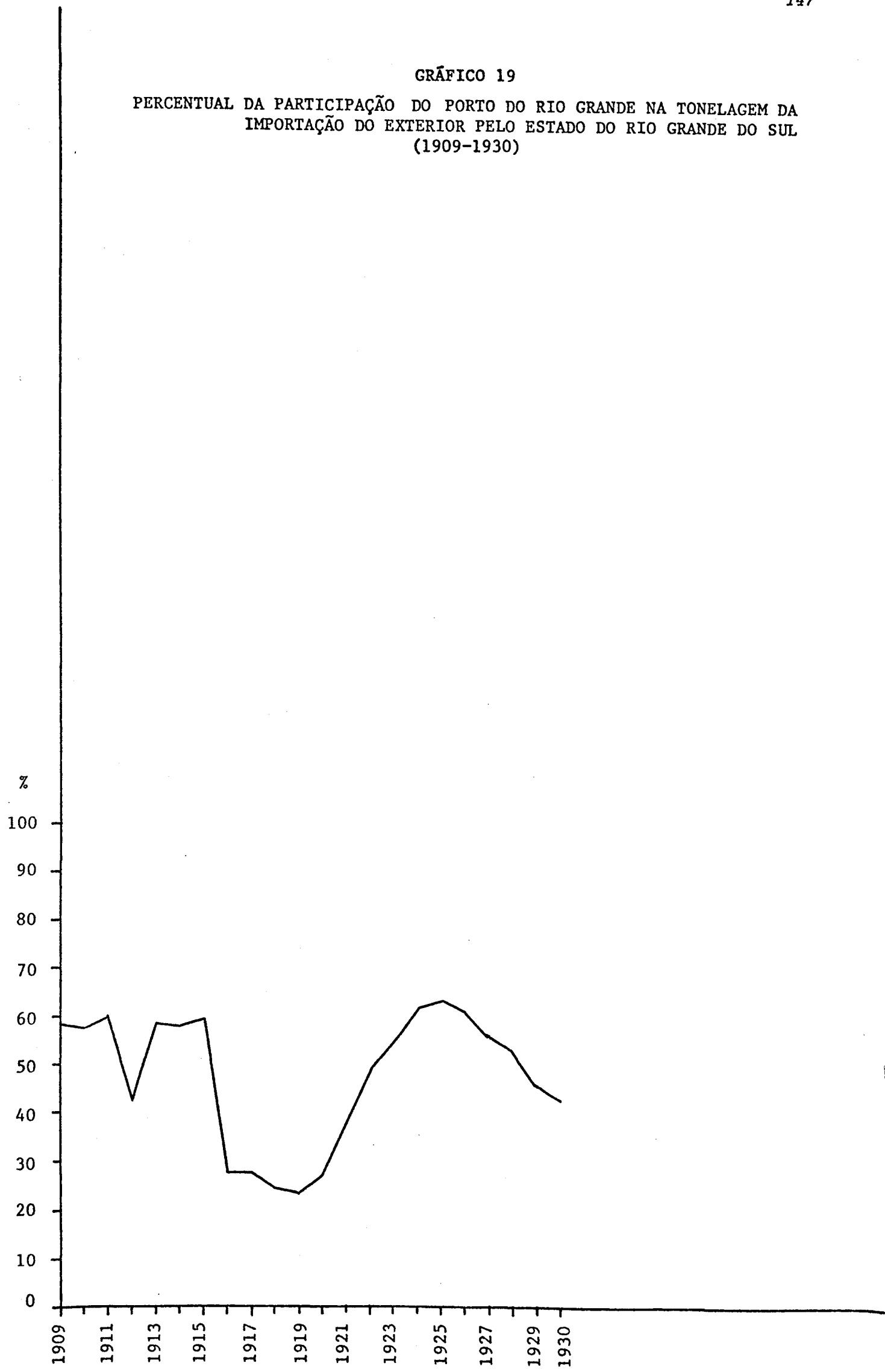
GRÁFICO 18
VALOR DAS MERCADORIAS IMPORTADAS DO EXTERIOR PELO ESTADO DO RIO GRANDE DO
DO SUL E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (EM MIL RÉIS)
(1890-1930)



FONTE: Tabela VII.

GRÁFICO 19

PERCENTUAL DA PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE NA TONELAGEM DA
IMPORTAÇÃO DO EXTERIOR PELO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
(1909-1930)



FONTE: Tabela VIII.

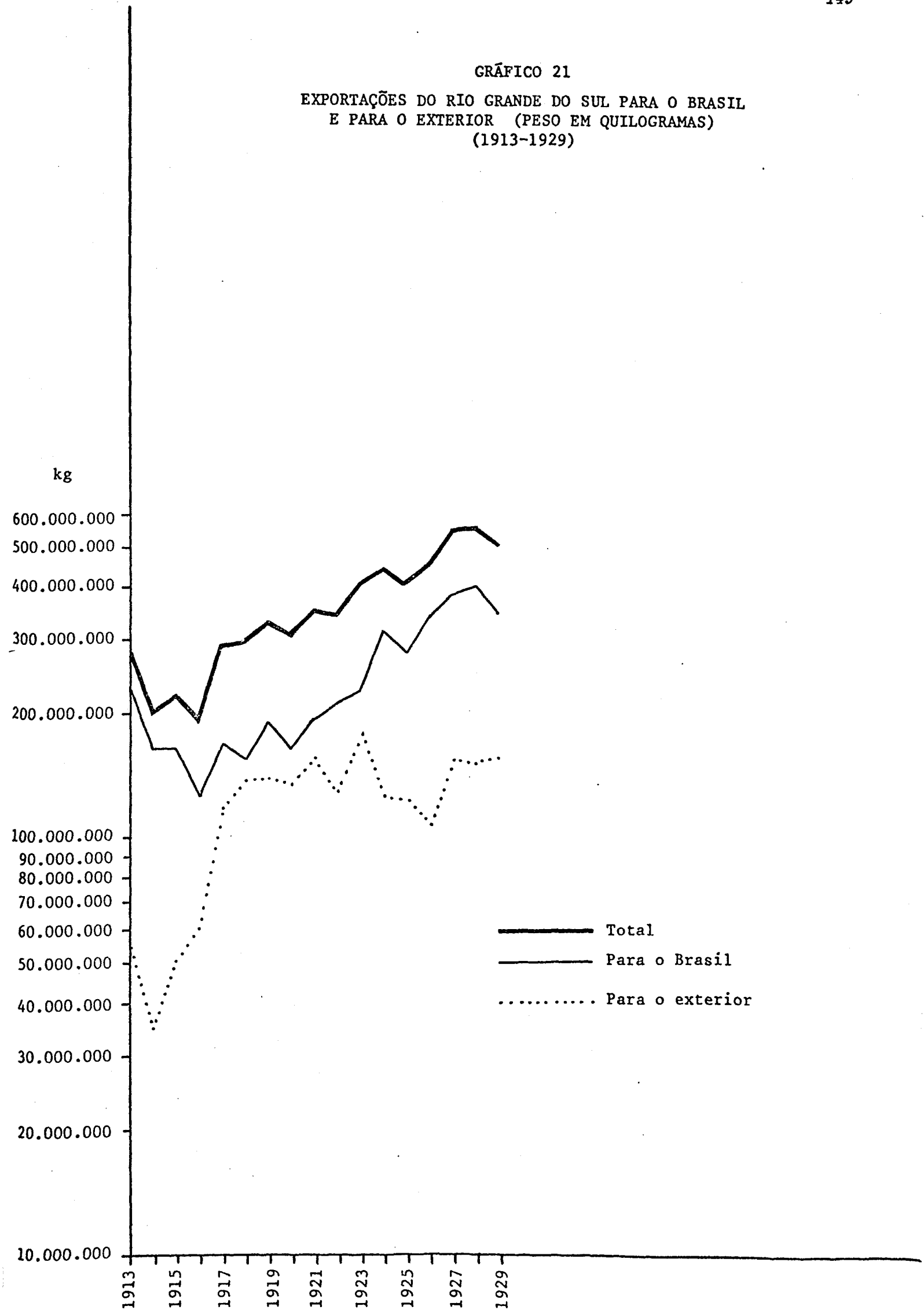
GRÁFICO 20

PERCENTUAL DA PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE NO VALOR
DA IMPORTAÇÃO DO EXTERIOR PELO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL (EM MIL RÉIS)
(1902-1930)



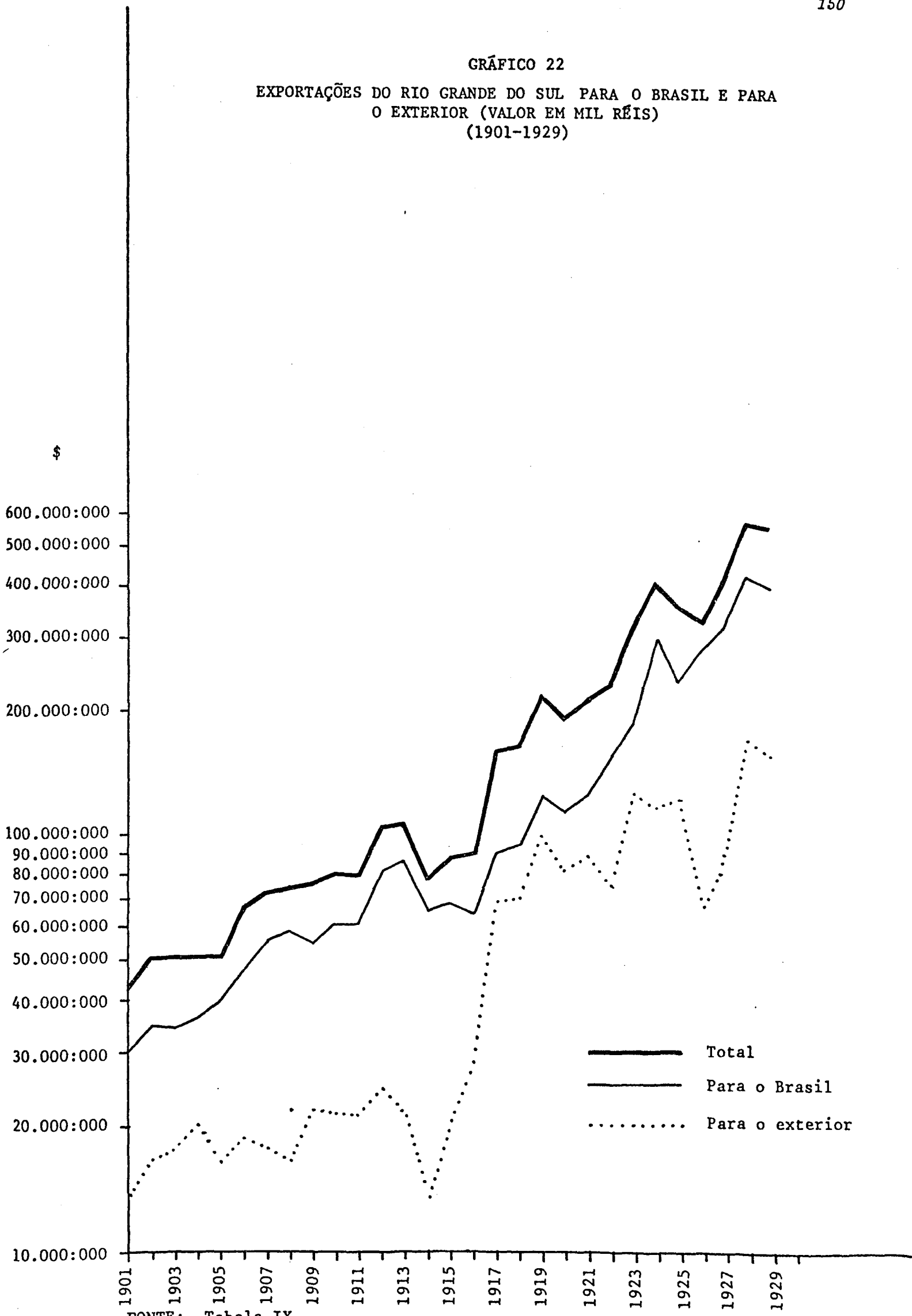
FONTE: Tabela VIII.

GRÁFICO 21
EXPORTAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL PARA O BRASIL
E PARA O EXTERIOR (PESO EM QUILOGRAMAS)
(1913-1929)



FONTE: Tabela IX.

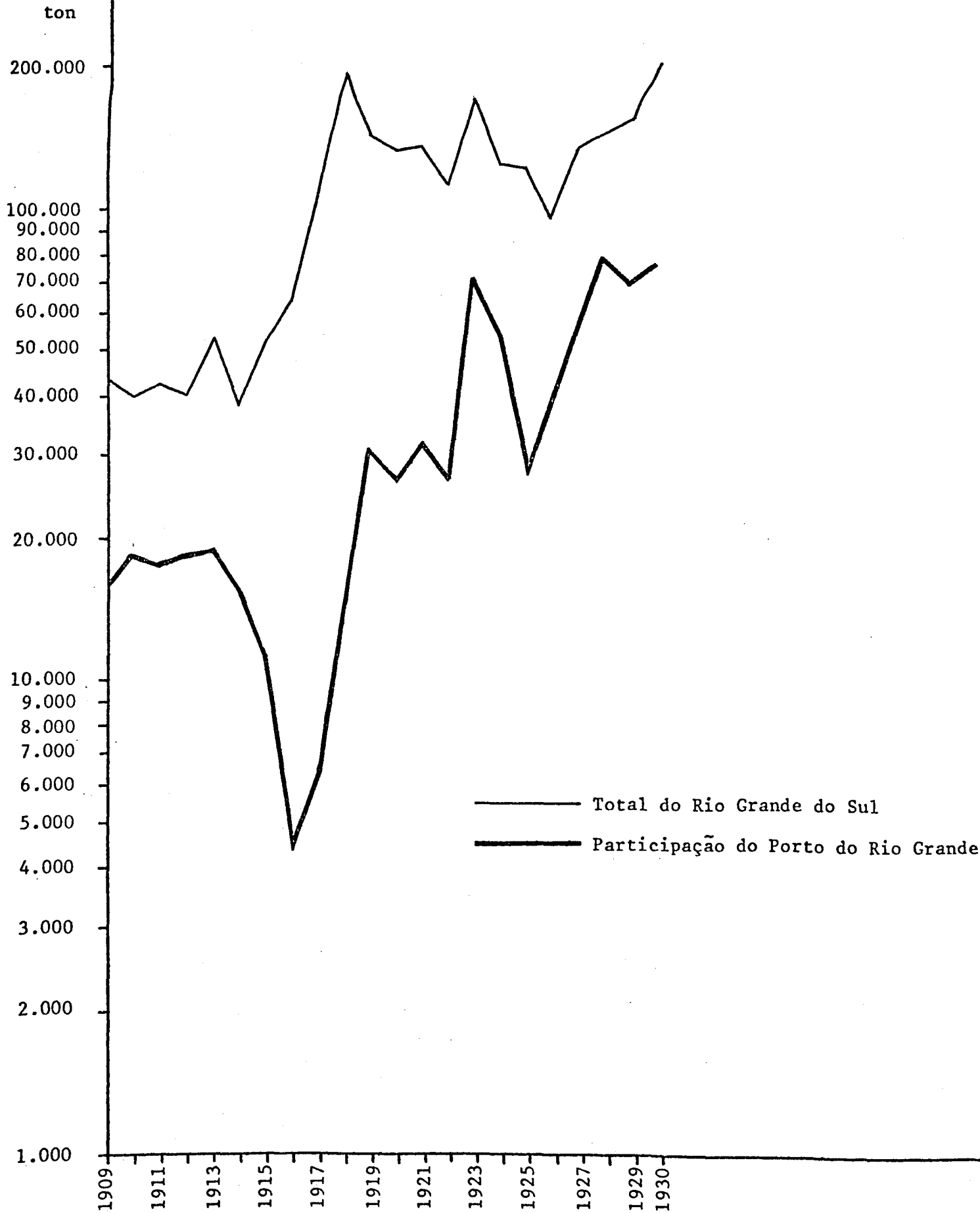
GRÁFICO 22
EXPORTAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL PARA O BRASIL E PARA
O EXTERIOR (VALOR EM MIL RÉIS)
(1901-1929)



FONTE: Tabela IX.

GRÁFICO 23

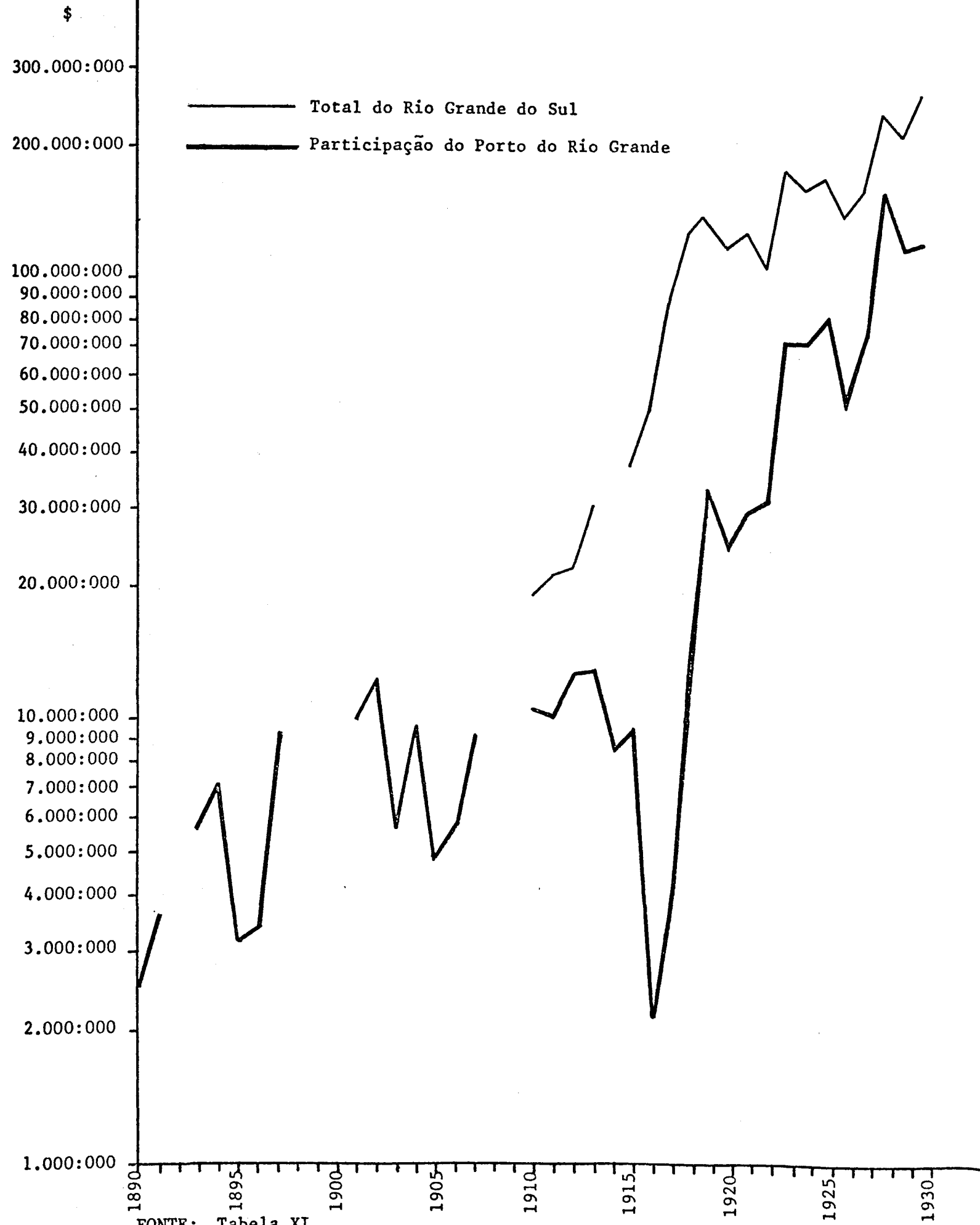
PESO EM TONELADAS DAS EXPORTAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL PARA O EXTERIOR
E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE
(1909-1930)



FONTE: Tabela X.

GRÁFICO 24

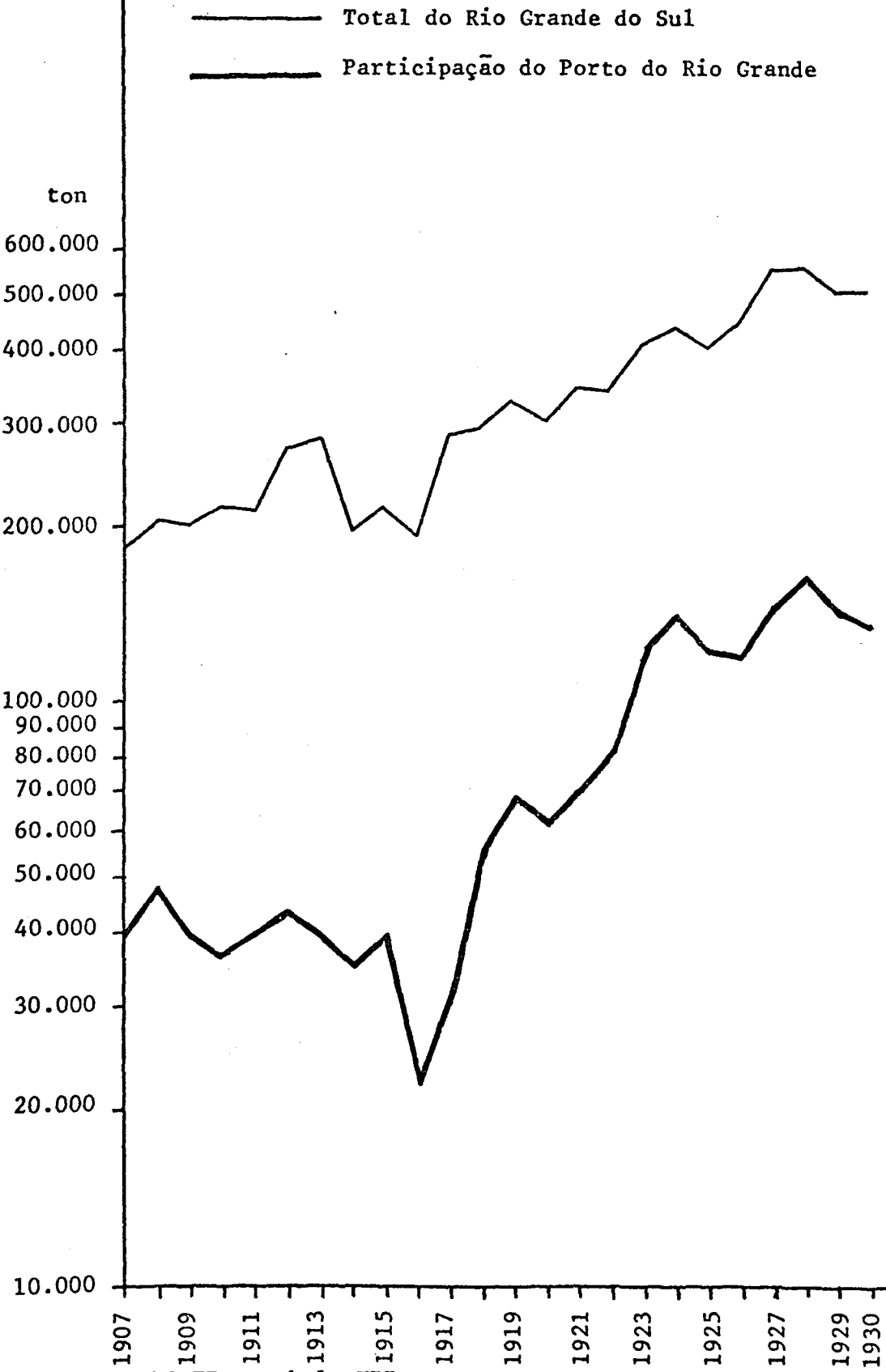
VALOR DAS EXPORTAÇÕES DO RIO GRANDE DO SUL PARA O EXTERIOR
E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (EM MIL RÉIS)
(1890-1930)



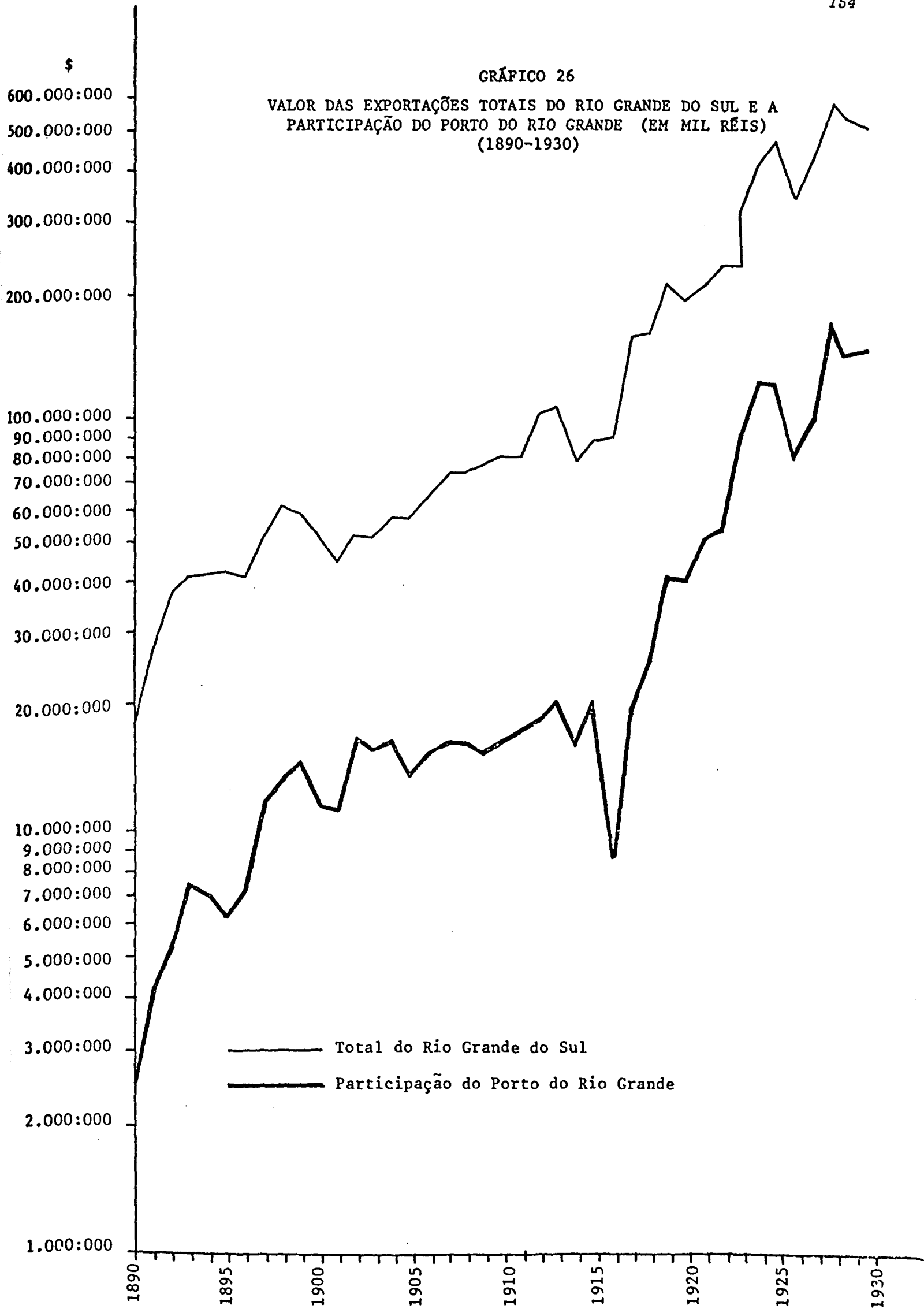
FONTE: Tabela XI.

GRÁFICO 25

PESO EM TONELADAS DAS EXPORTAÇÕES TOTAIS DO RIO GRANDE DO SUL E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (1907-1930)

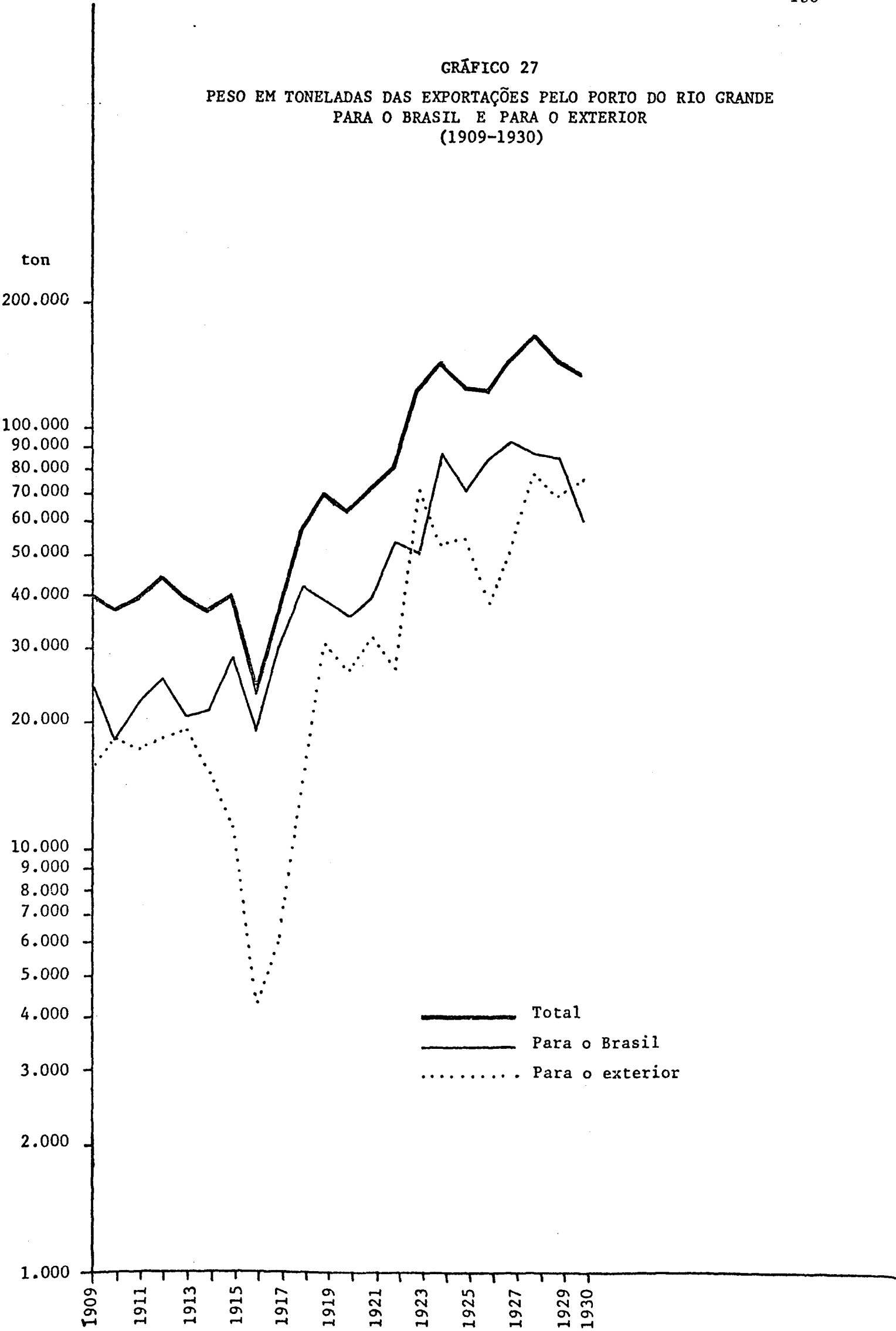


FONTE: Tabela XII.



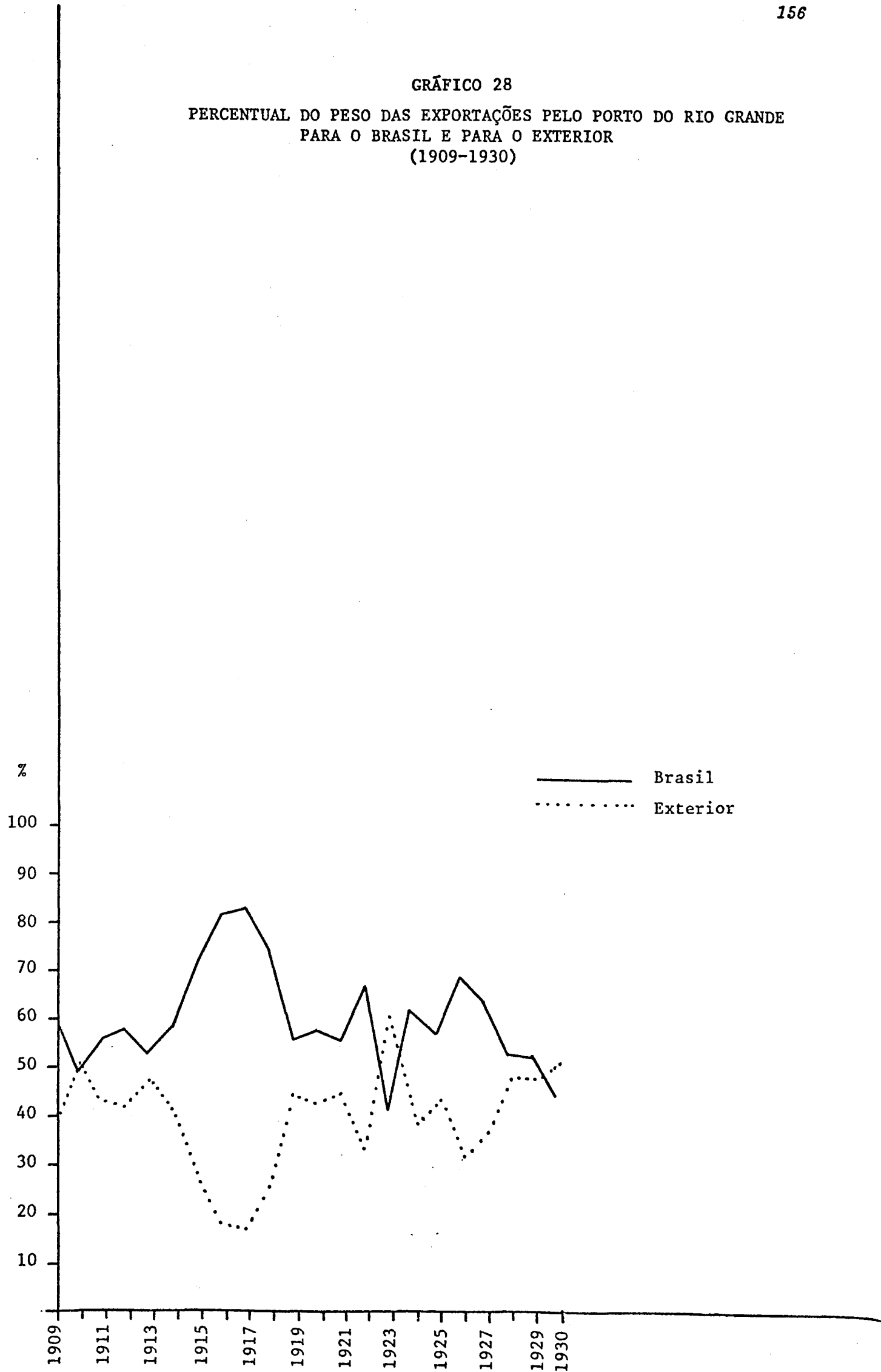
FONTE: Tabela XIII.

GRÁFICO 27
PESO EM TONELADAS DAS EXPORTAÇÕES PELO PORTO DO RIO GRANDE
PARA O BRASIL E PARA O EXTERIOR
(1909-1930)



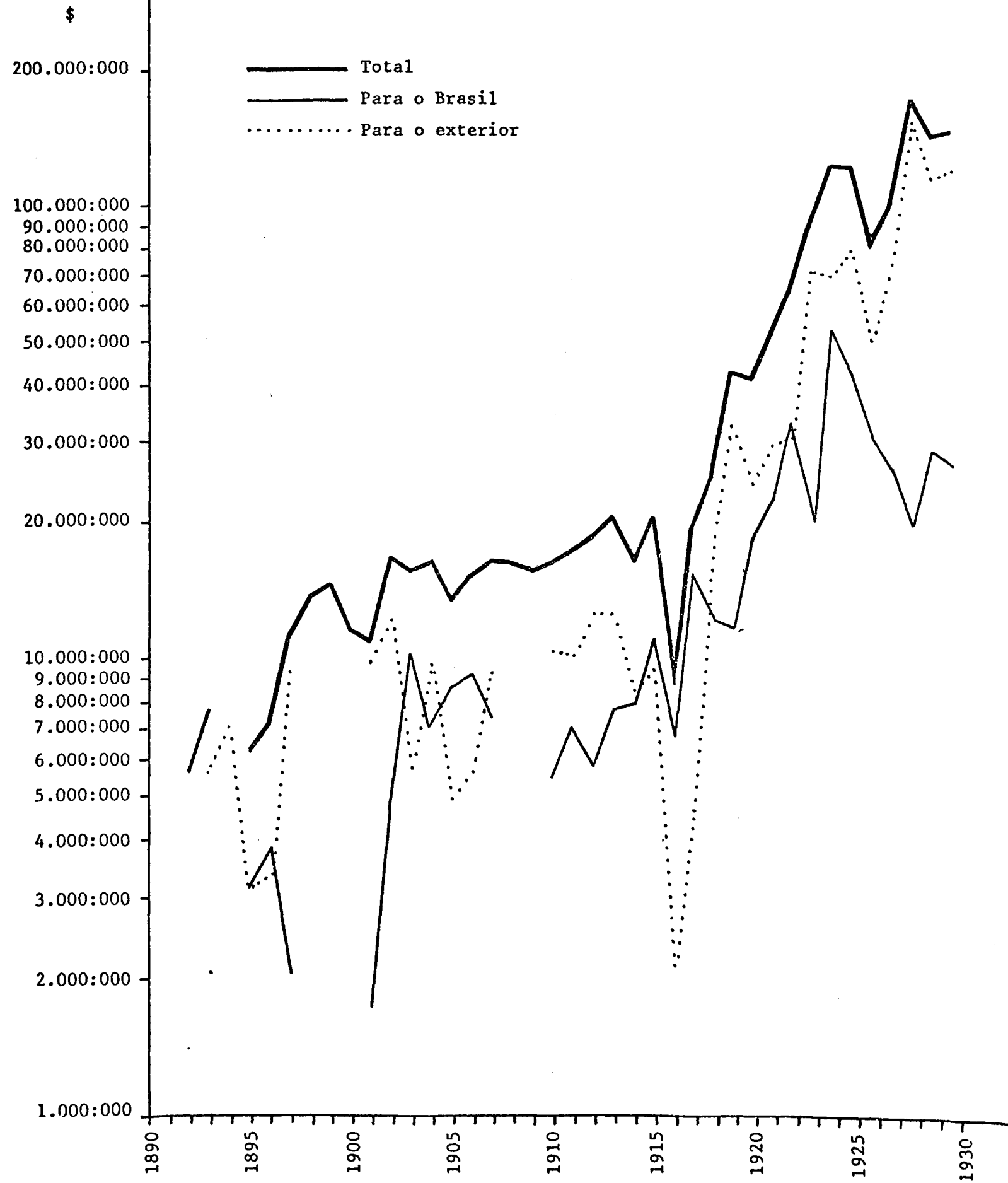
FONTE: Tabela XIV.

GRÁFICO 28
PERCENTUAL DO PESO DAS EXPORTAÇÕES PELO PORTO DO RIO GRANDE
PARA O BRASIL E PARA O EXTERIOR
(1909-1930)



FONTE: Tabela XIV.

GRÁFICO 29
VALOR DAS EXPORTAÇÕES ATRAVÉS DO PORTO DO RIO GRANDE
PARA O BRASIL E PARA O EXTERIOR (EM MIL RÉIS)
(1890-1930)



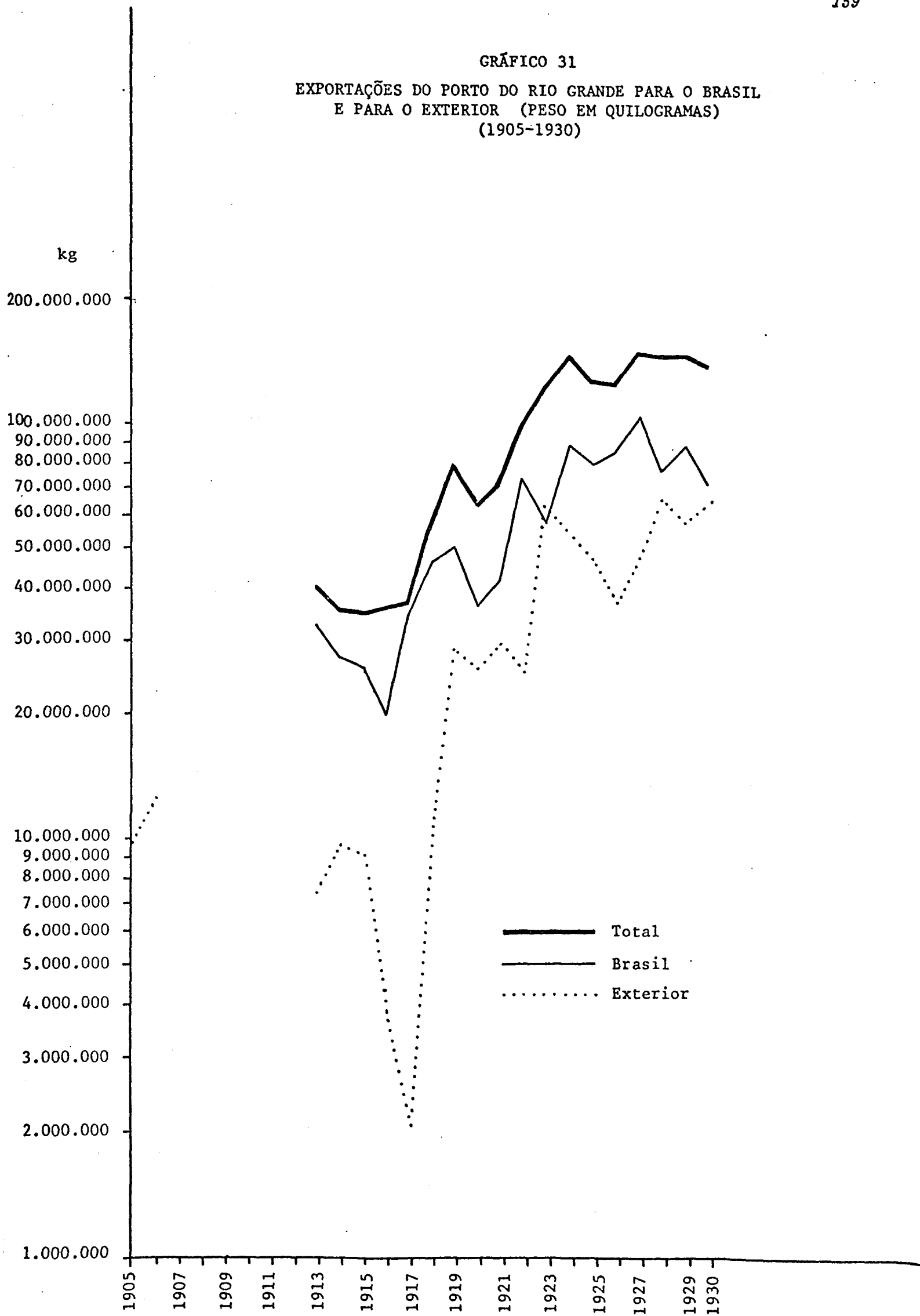
FONTE: Tabela XV.

GRÁFICO 30
PERCENTUAL DO VALOR DAS EXPORTAÇÕES DO PORTO DO RIO GRANDE
PARA O BRASIL E PARA O EXTERIOR
(1890-1930)



FONTE: Tabela XV.

GRÁFICO 31
EXPORTAÇÕES DO PORTO DO RIO GRANDE PARA O BRASIL
E PARA O EXTERIOR (PESO EM QUILOGRAMAS)
(1905-1930)



FONTE: Tabela XVI.

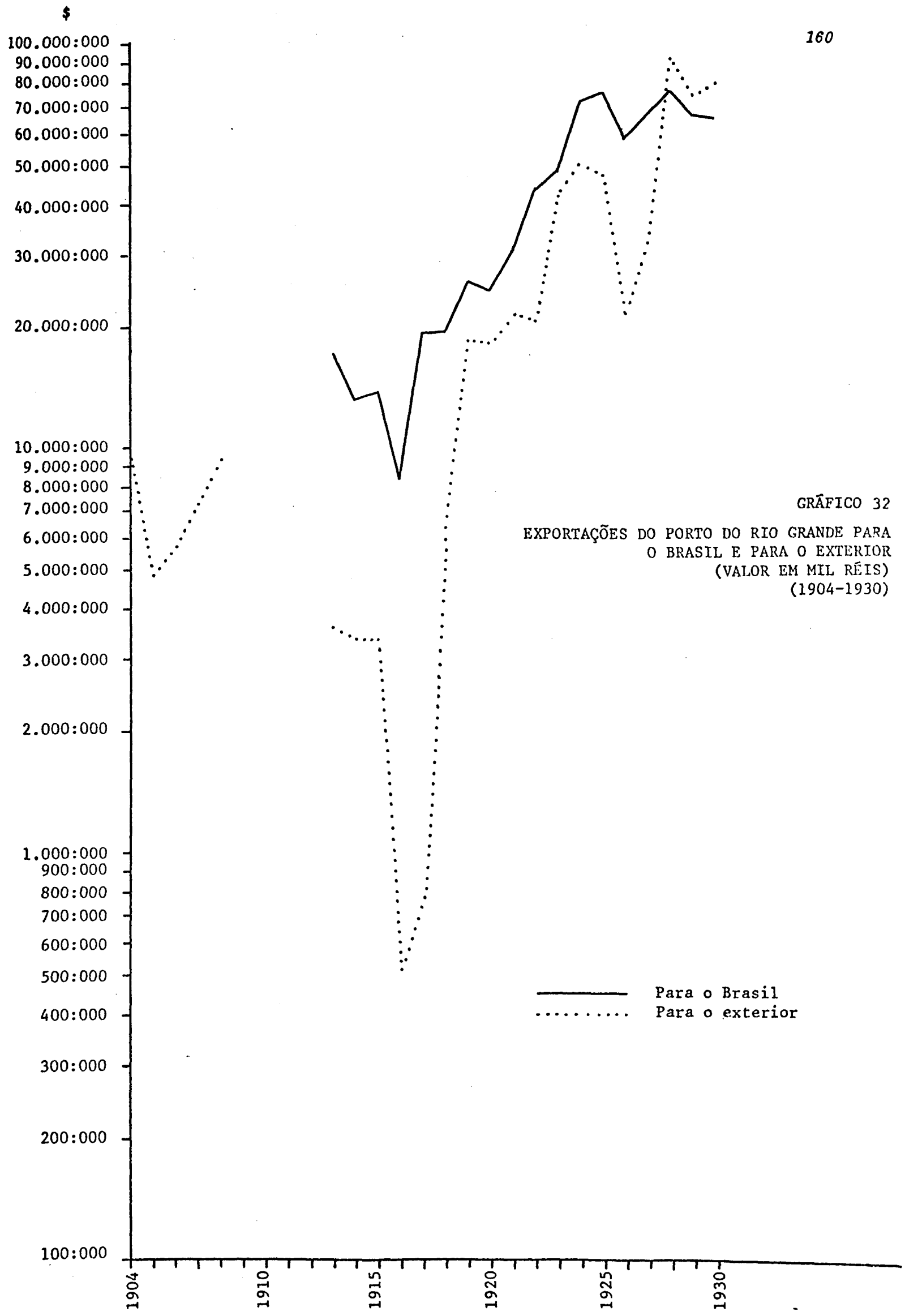
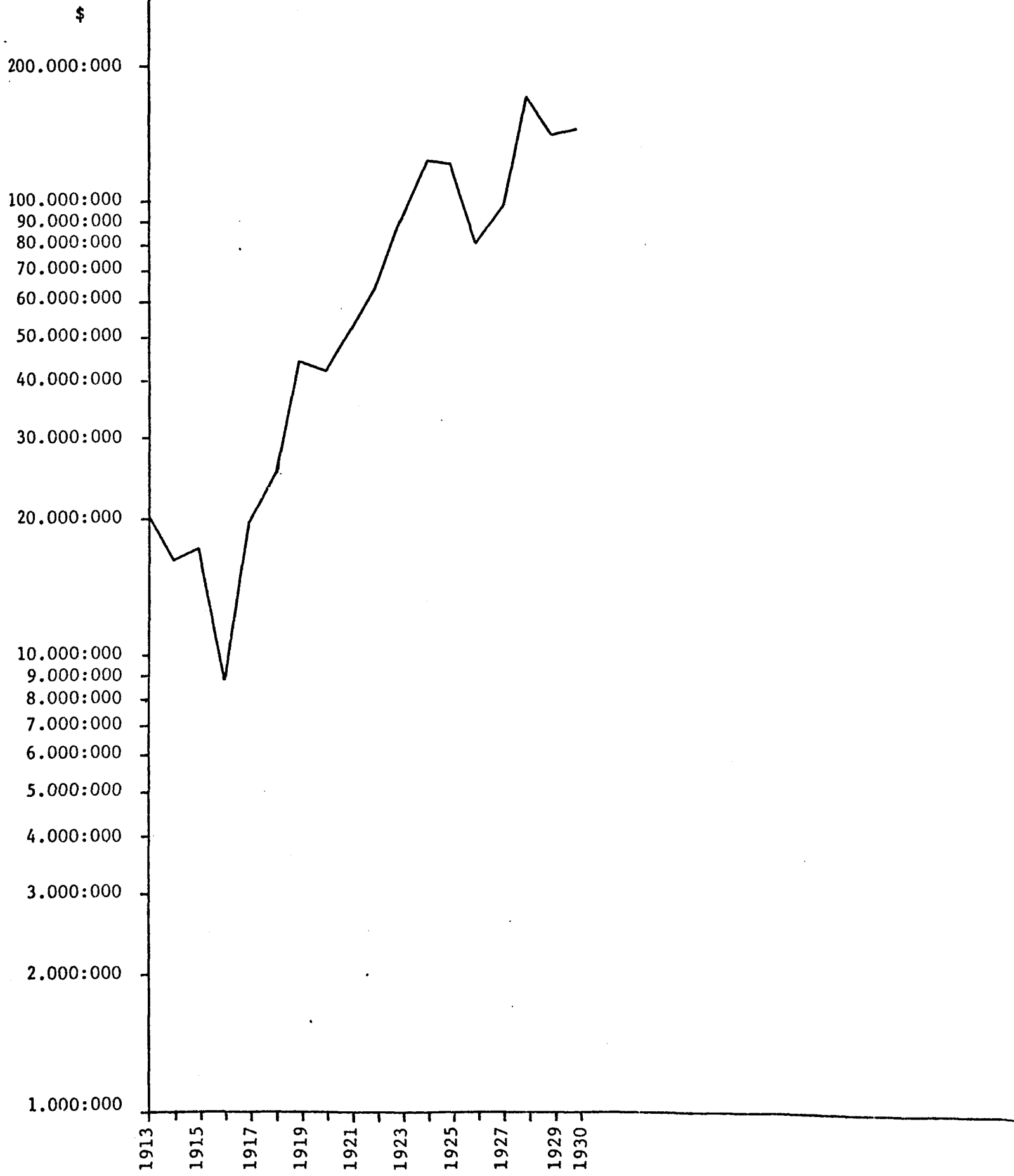


GRÁFICO 32
EXPORTAÇÕES DO PORTO DO RIO GRANDE PARA
O BRASIL E PARA O EXTERIOR
(VALOR EM MIL RÉIS)
(1904-1930)

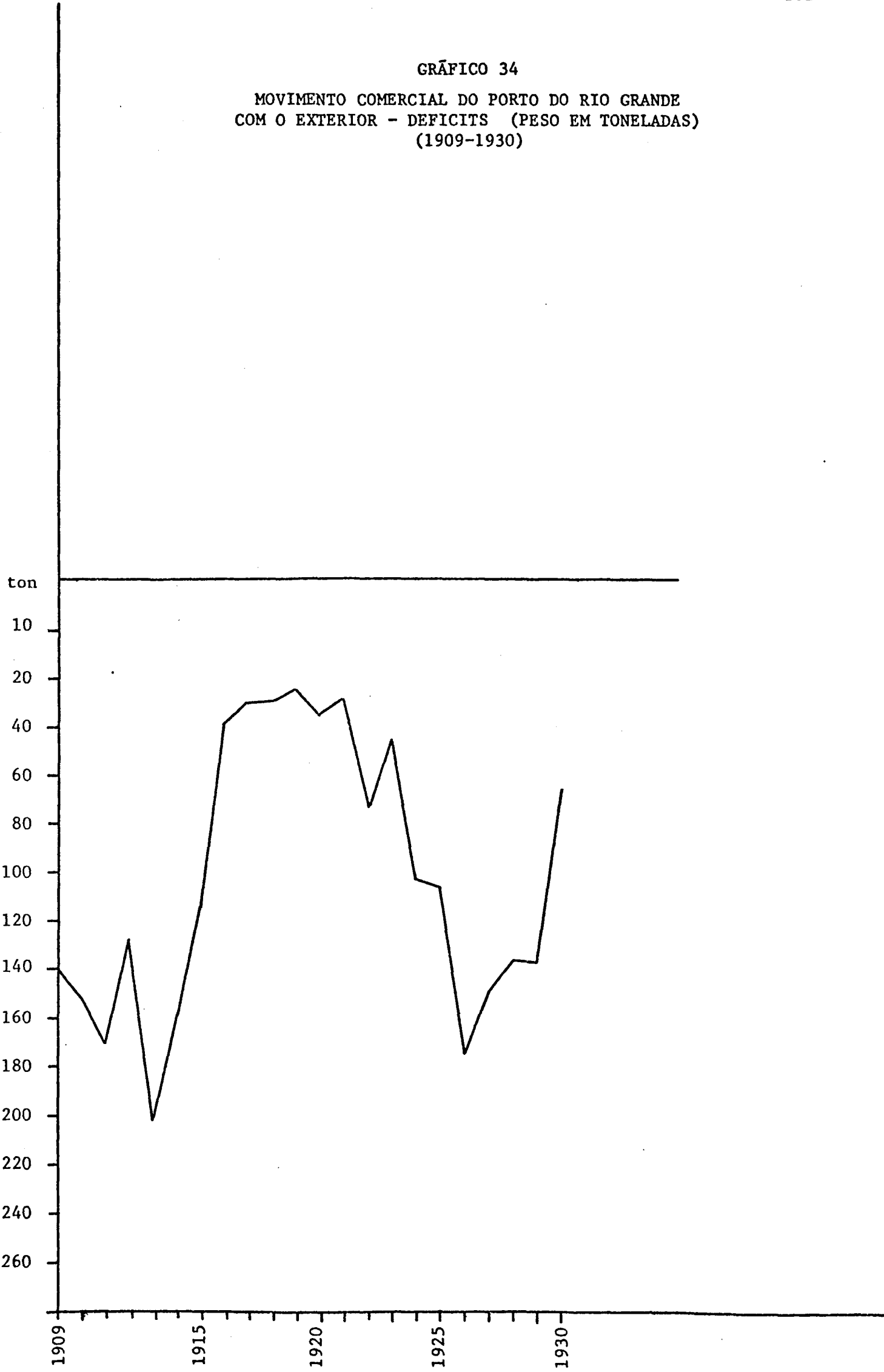
FONTE: Tabela XVI.

GRÁFICO 33
TOTAL DAS EXPORTAÇÕES DO PORTO DO RIO GRANDE PARA O BRASIL E
PARA O EXTERIOR (VALOR EM MIL RÉIS)
(1913-1930)



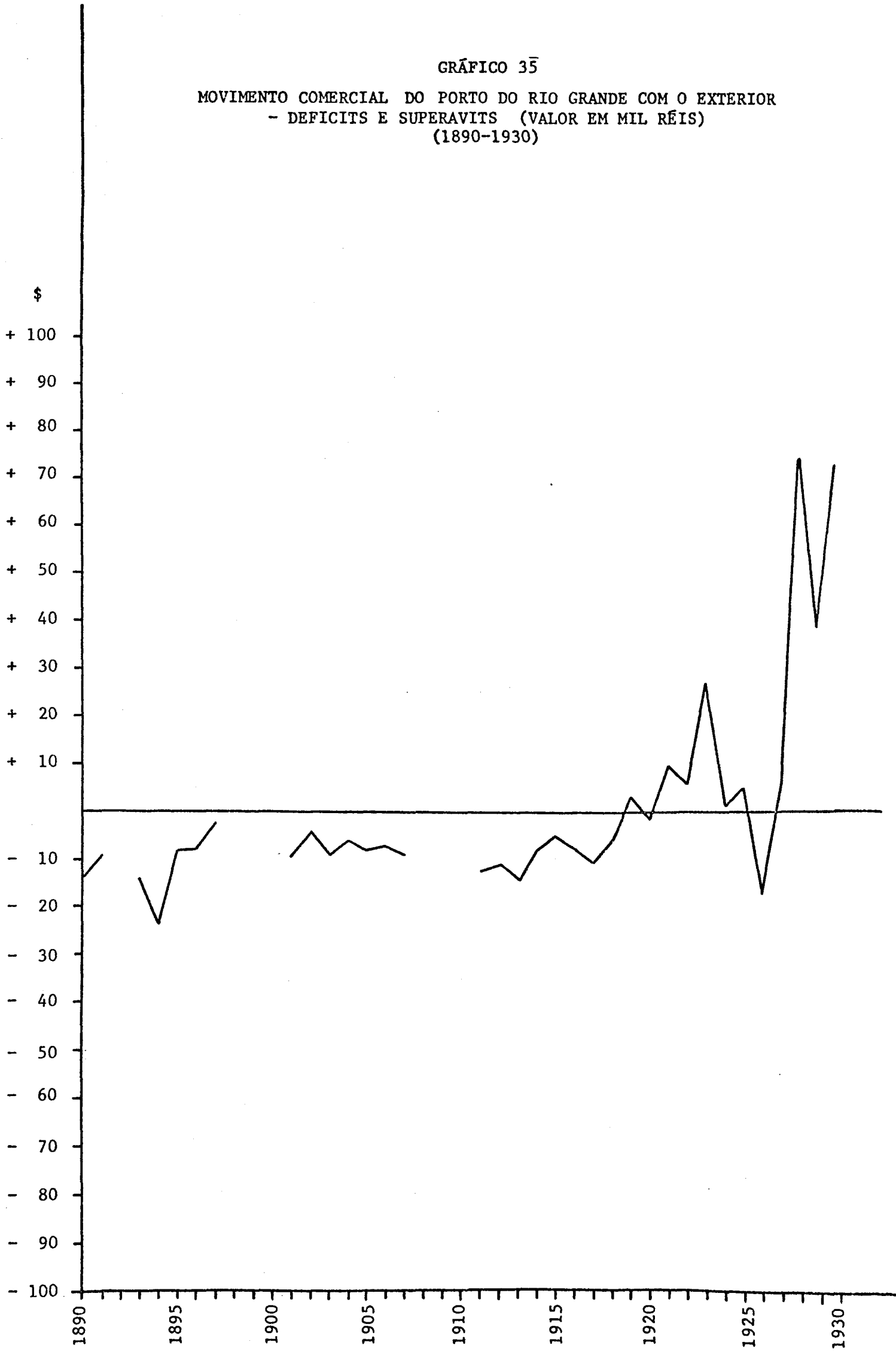
FONTE: Tabela XVI.

GRÁFICO 34
MOVIMENTO COMERCIAL DO PORTO DO RIO GRANDE
COM O EXTERIOR - DEFICITS (PESO EM TONELADAS)
(1909-1930)



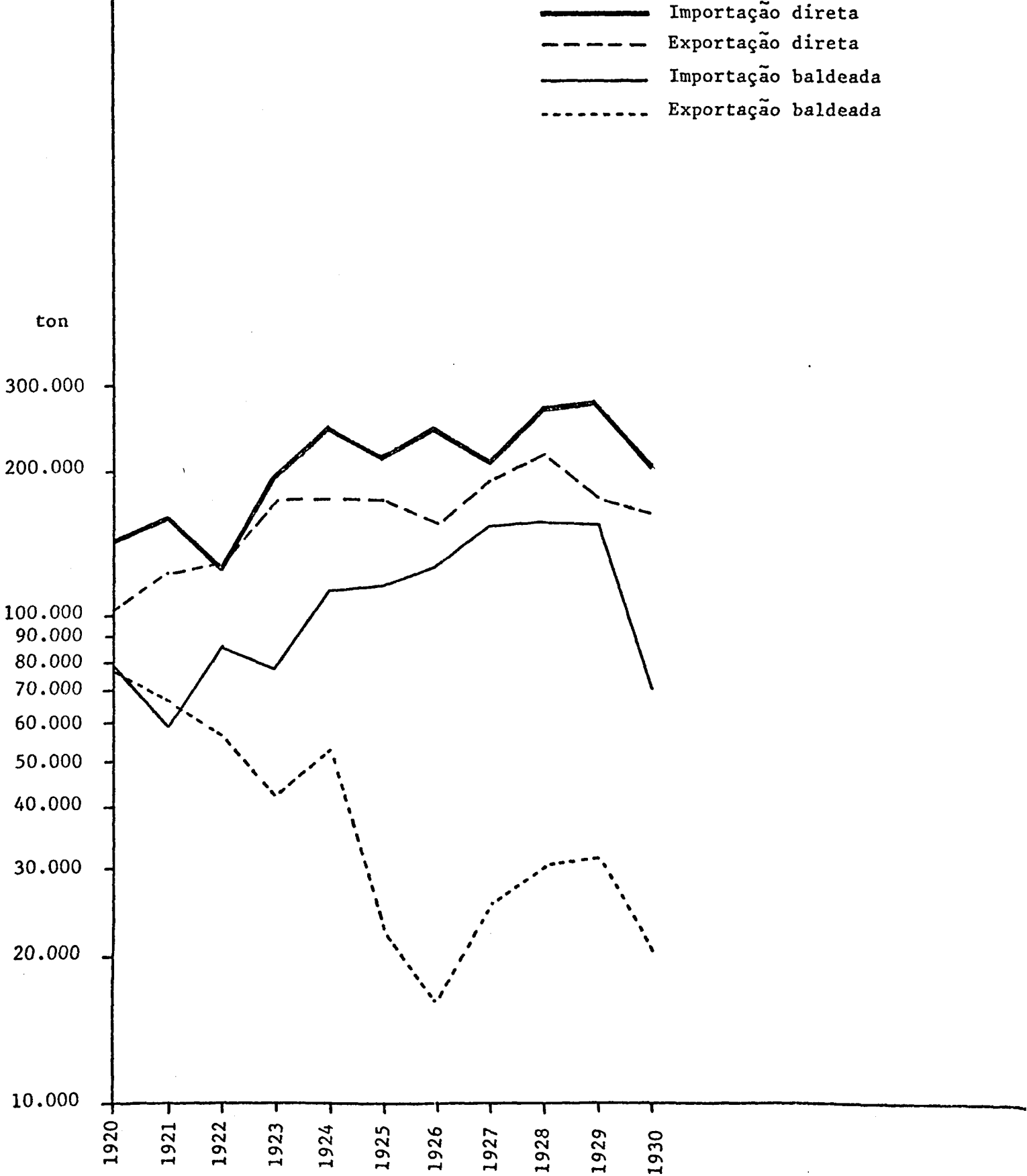
FONTE: Tabela XVII.

GRÁFICO 35
MOVIMENTO COMERCIAL DO PORTO DO RIO GRANDE COM O EXTERIOR
- DEFICITS E SUPERAVITS (VALOR EM MIL RÉIS)
(1890-1930)



FONTE: Tabela XVIII.

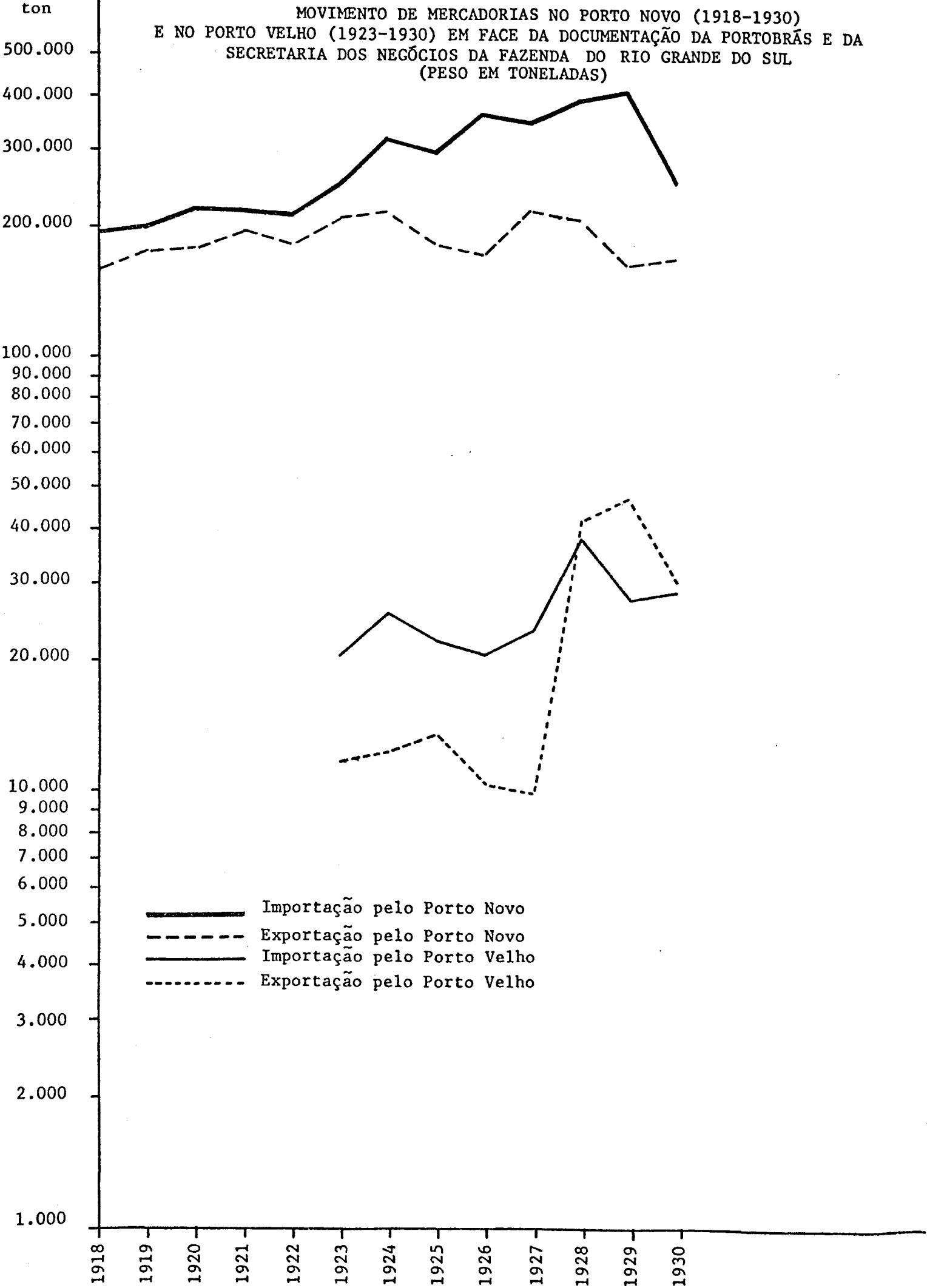
GRÁFICO 36
MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DO RIO GRANDE
EM FACE DA DOCUMENTAÇÃO DO DEPREC (EM TONELADAS)
(1920-1930)



FONTE: Tabela XIX.

GRÁFICO 37

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO NOVO (1918-1930)
E NO PORTO VELHO (1923-1930) EM FACE DA DOCUMENTAÇÃO DA PORTOBRÁS E DA
SECRETARIA DOS NEGÓCIOS DA FAZENDA DO RIO GRANDE DO SUL
(PESO EM TONELADAS)



FONTE: Tabelas XX e XXI.

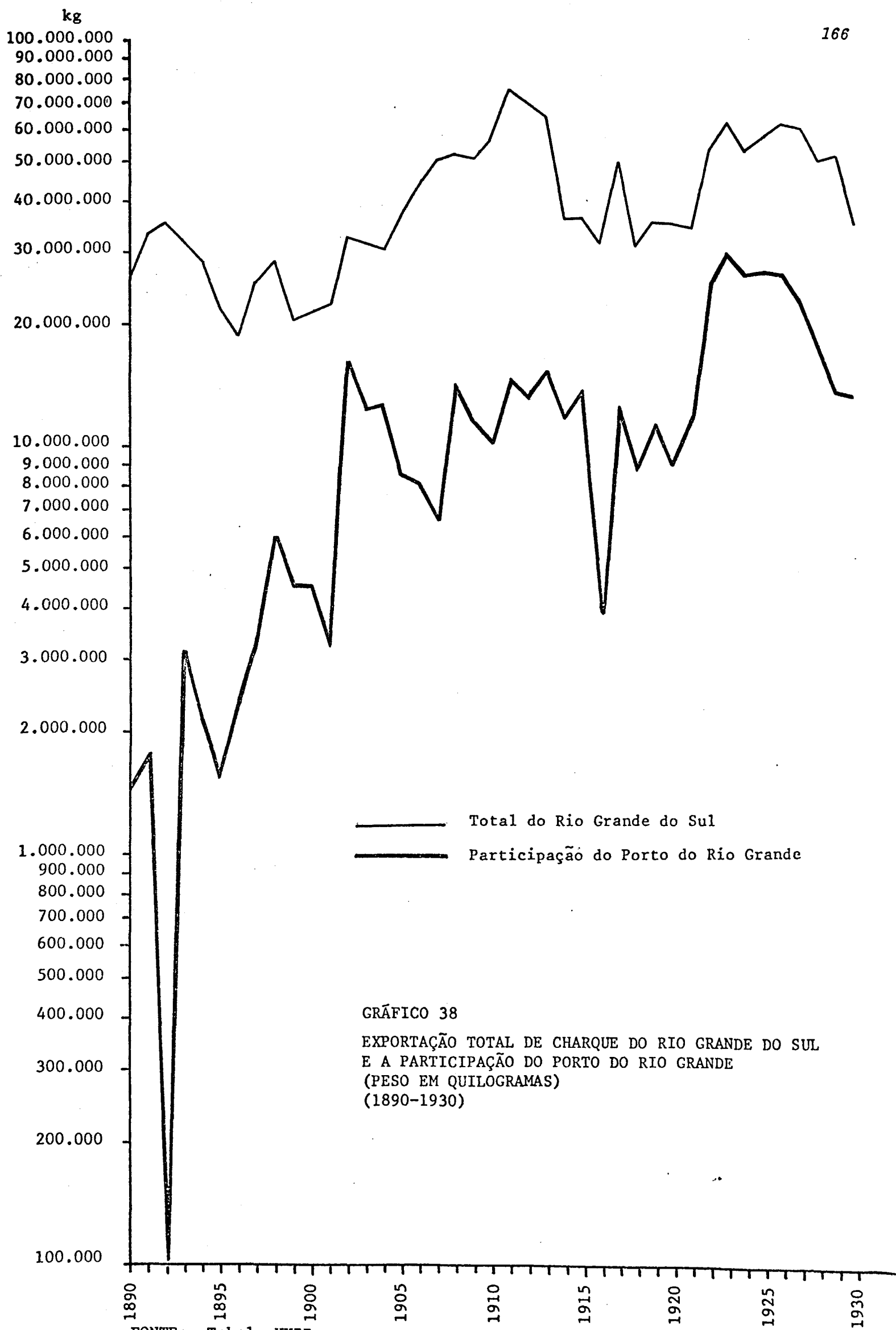
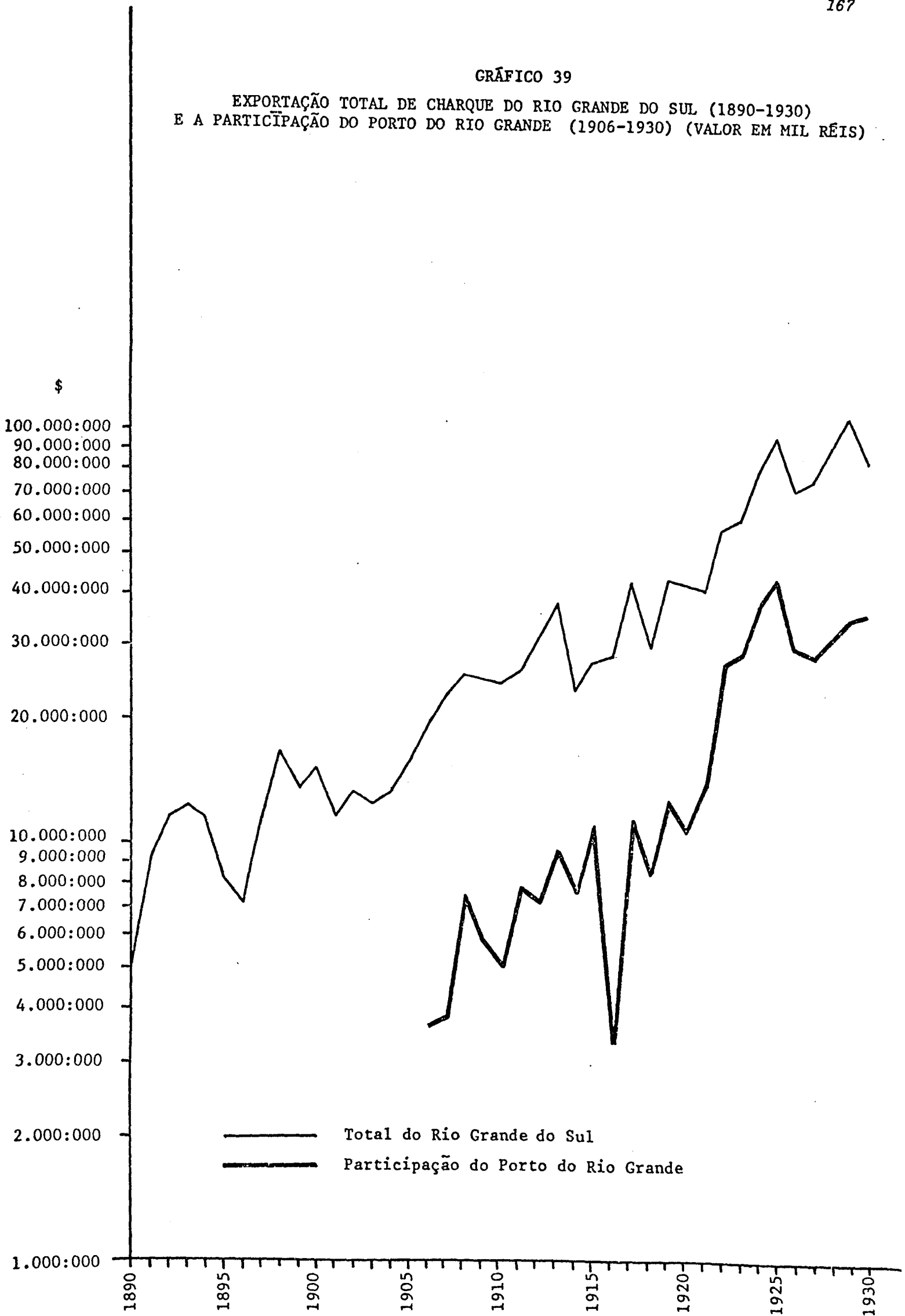
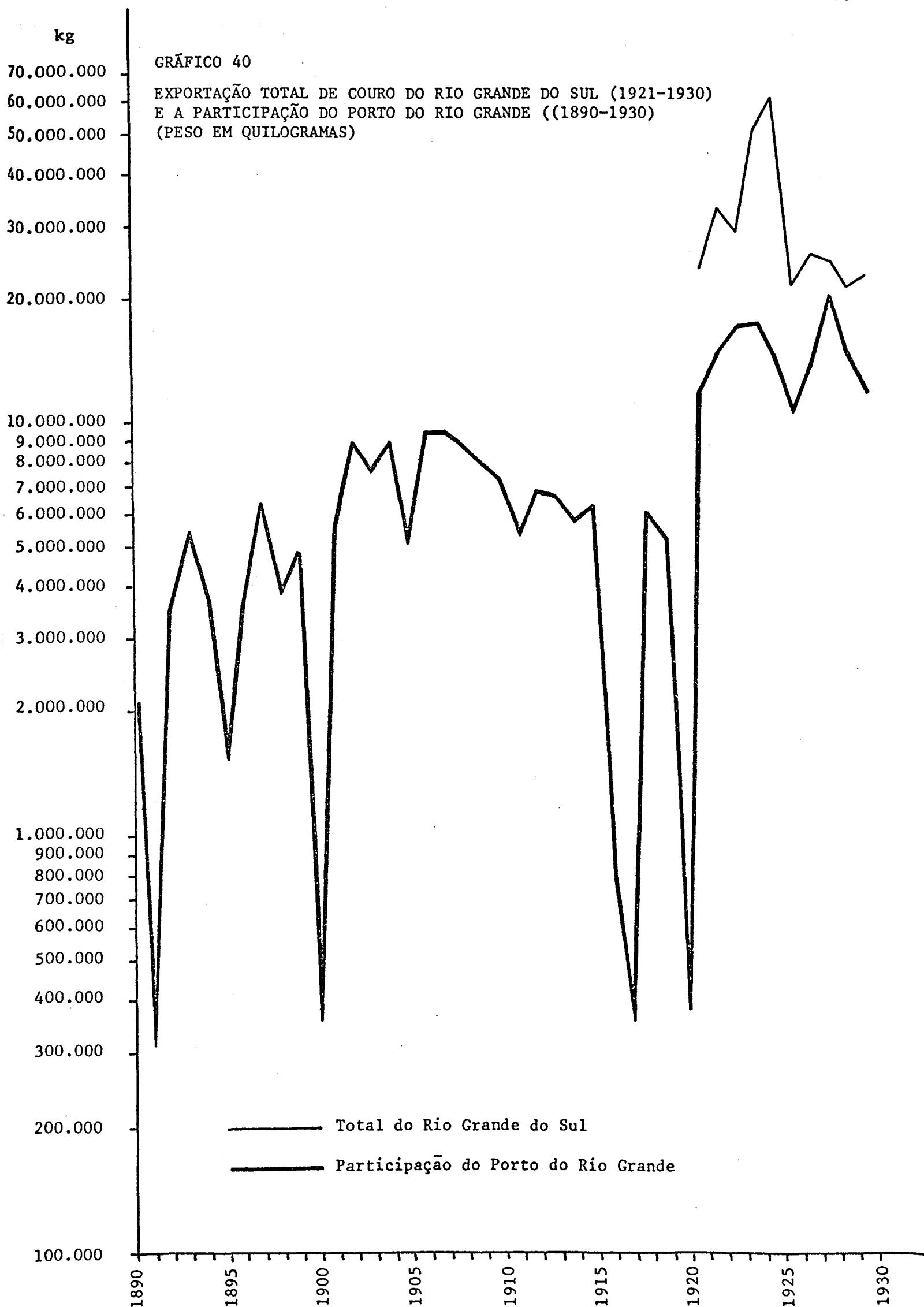


GRÁFICO 39

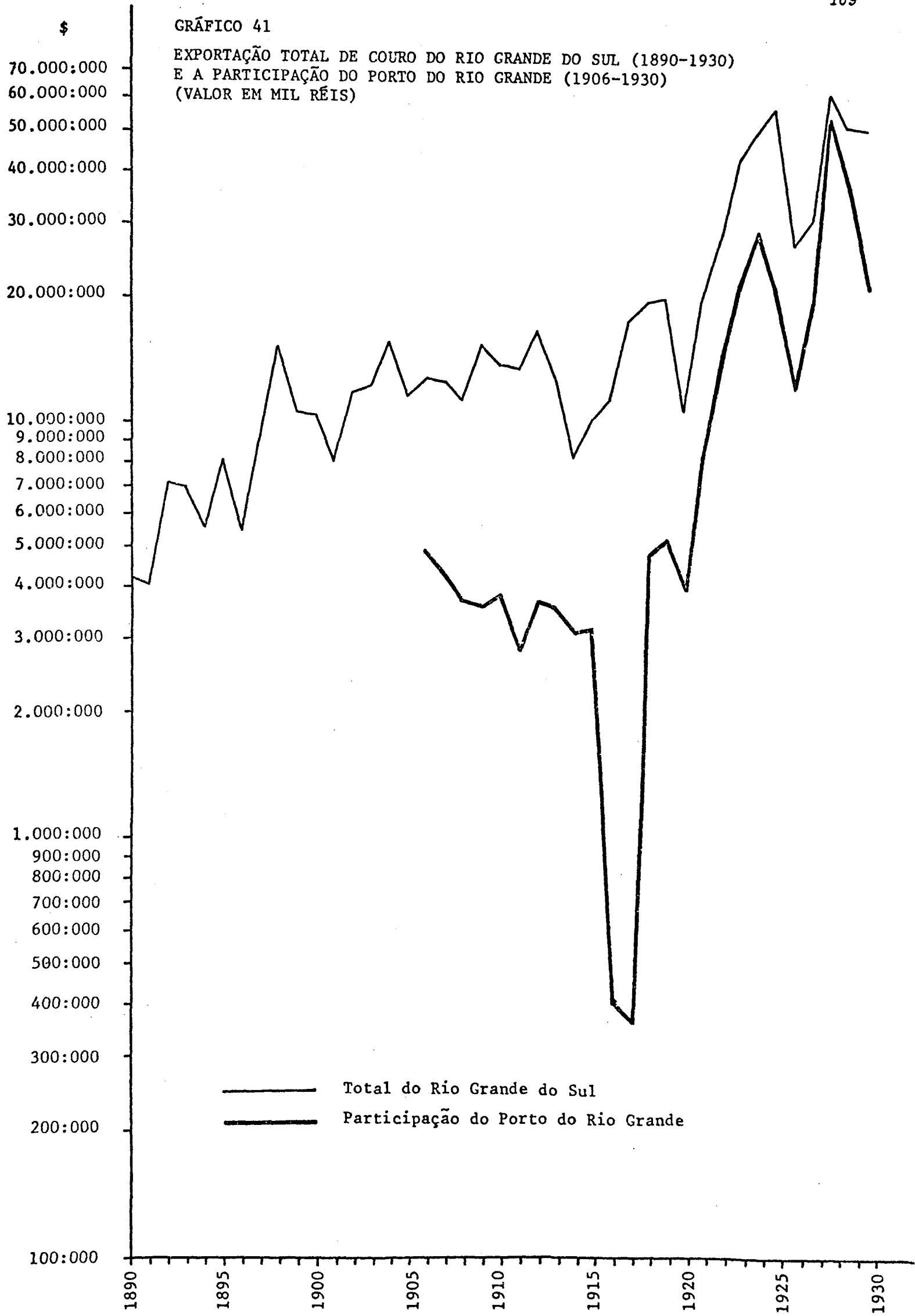
EXPORTAÇÃO TOTAL DE CHARQUE DO RIO GRANDE DO SUL (1890-1930)
E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (1906-1930) (VALOR EM MIL RÉIS)



FONTE: Tabela XXII.A.



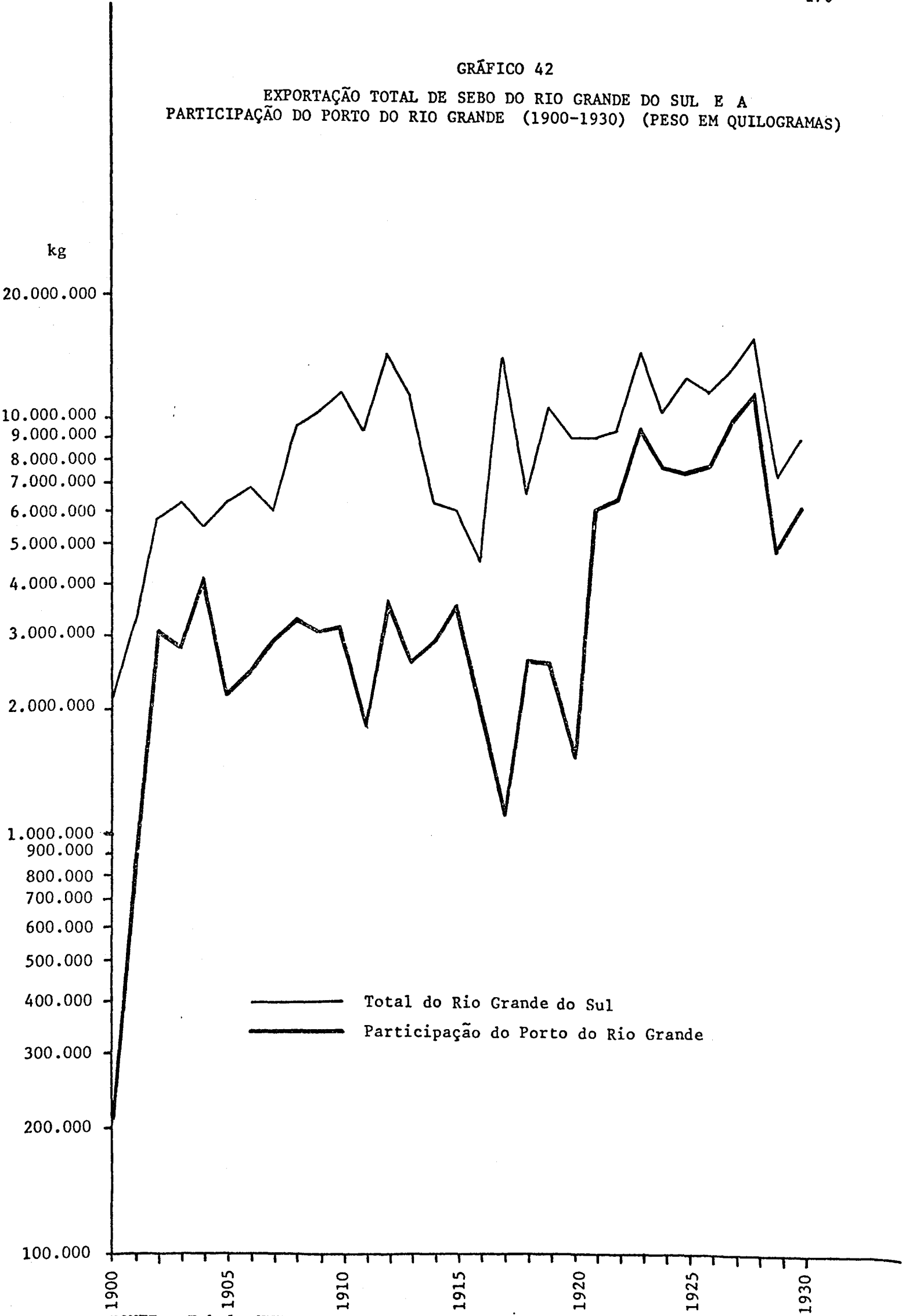
FONTE: Tabela XX.b.



FONTE: Tabela XXII.b.

GRÁFICO 42

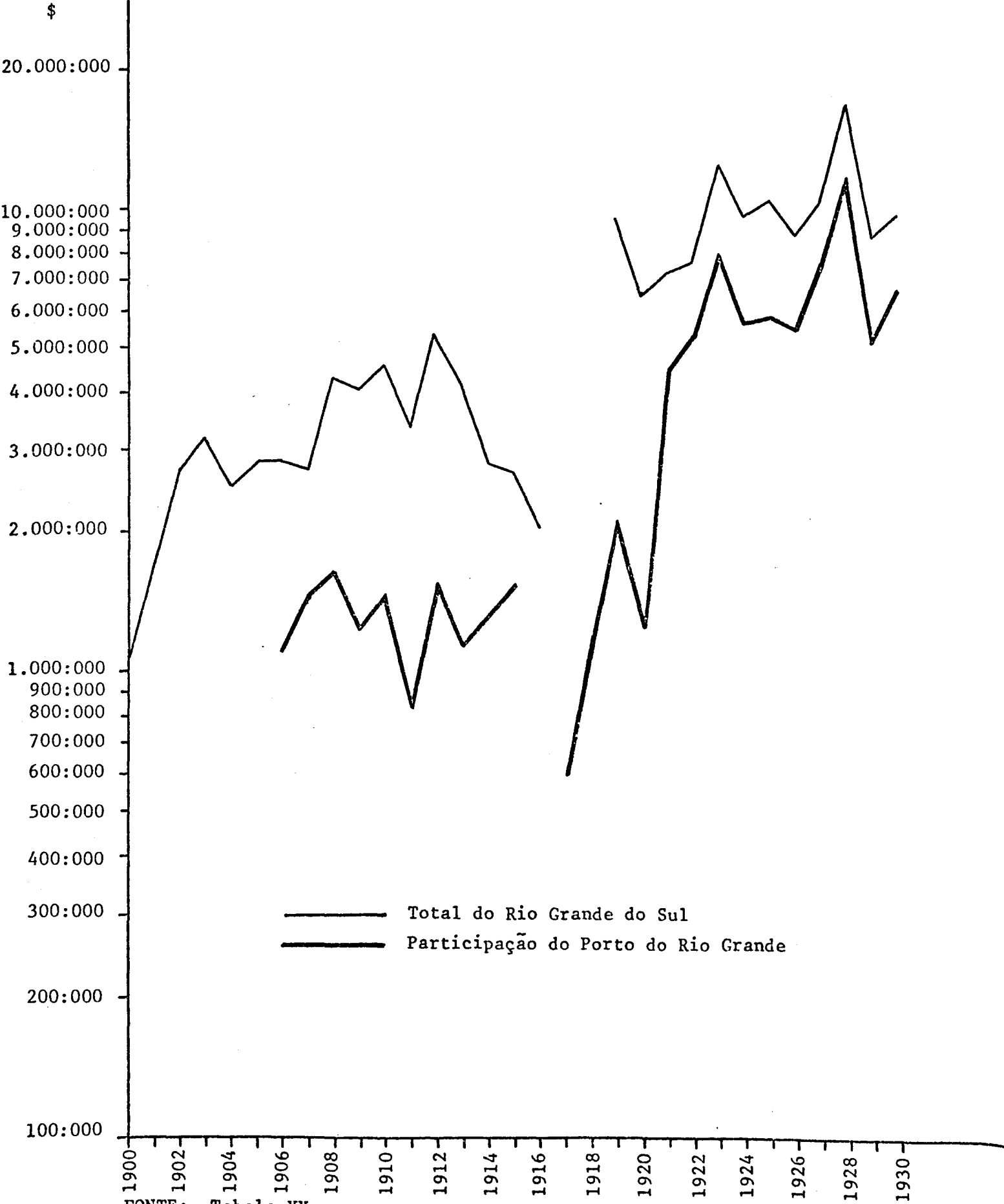
EXPORTAÇÃO TOTAL DE SEBO DO RIO GRANDE DO SUL E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (1900-1930) (PESO EM QUILOGRAMAS)



FONTE: Tabela XXII.c.

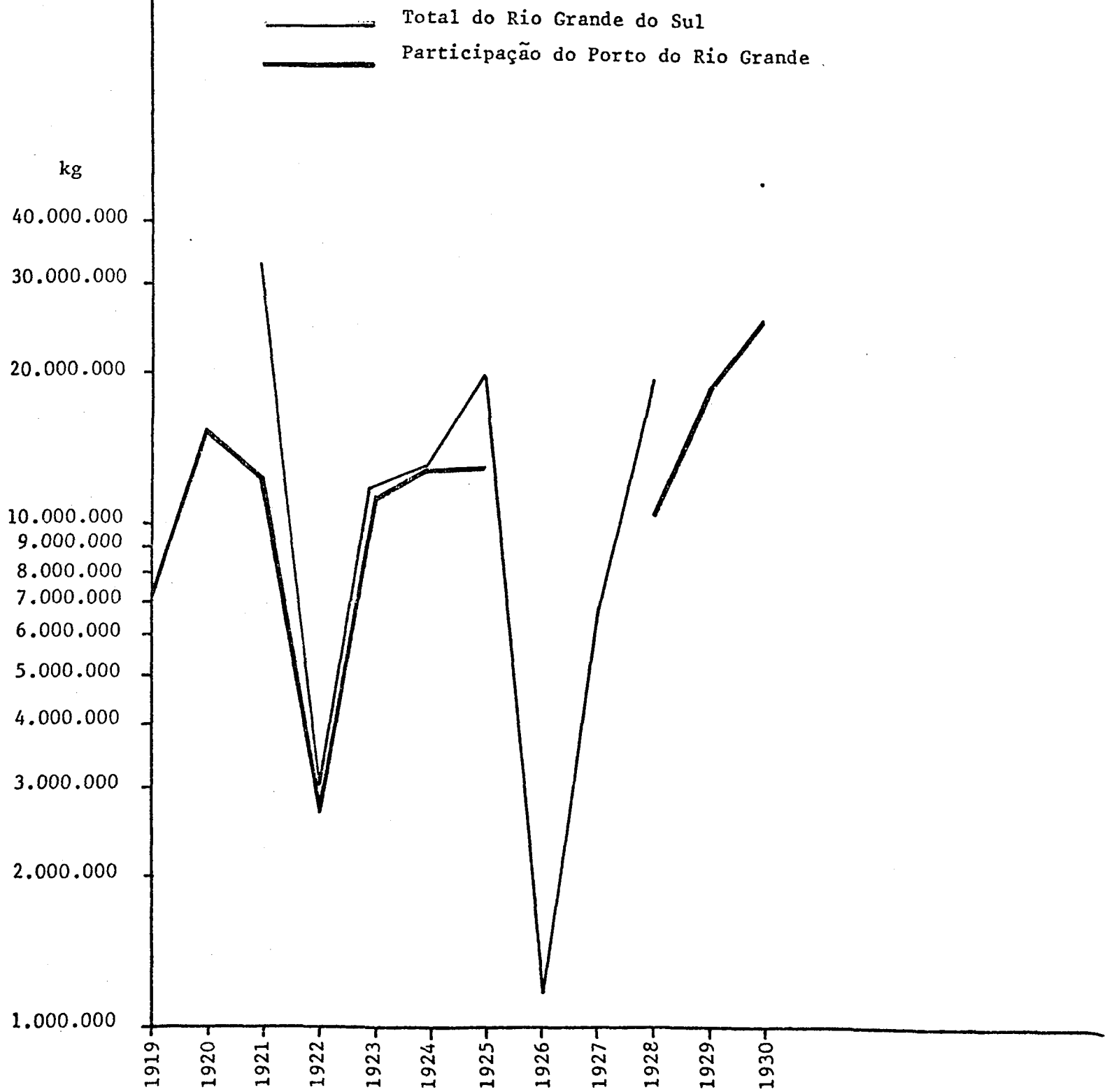
GRÁFICO 43

EXPORTAÇÃO TOTAL DE SEBO DO RIO GRANDE DO SUL (1900-1930)
E A PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (1906-1930) (VALOR EM MIL RÉIS)



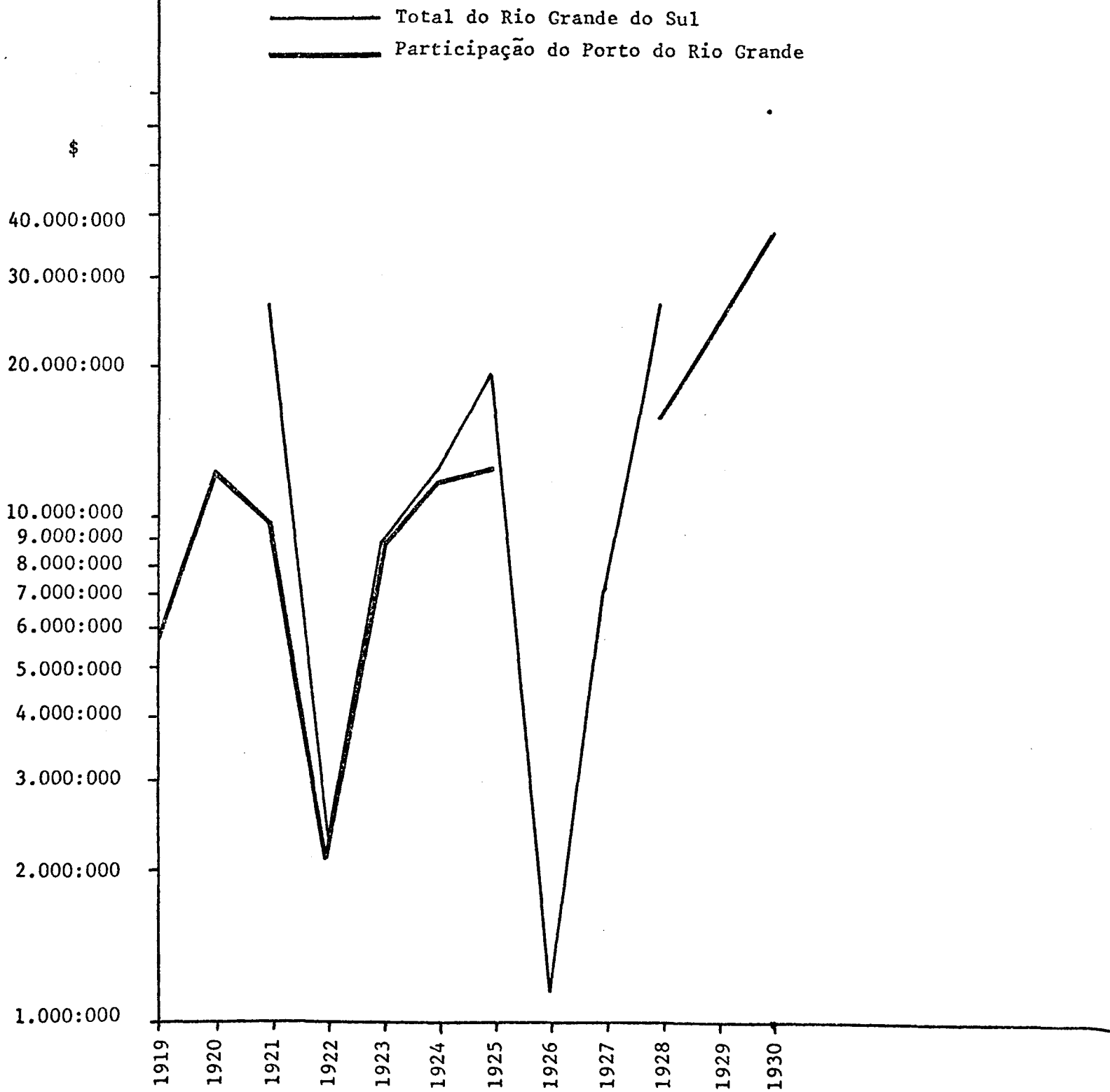
FONTE: Tabela XX.c.

GRÁFICO 44
EXPORTAÇÃO TOTAL DE CARNE CONGELADA DO RIO GRANDE DO SUL E A
PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (PESO EM QUILOGRAMAS)
(1919-1930)

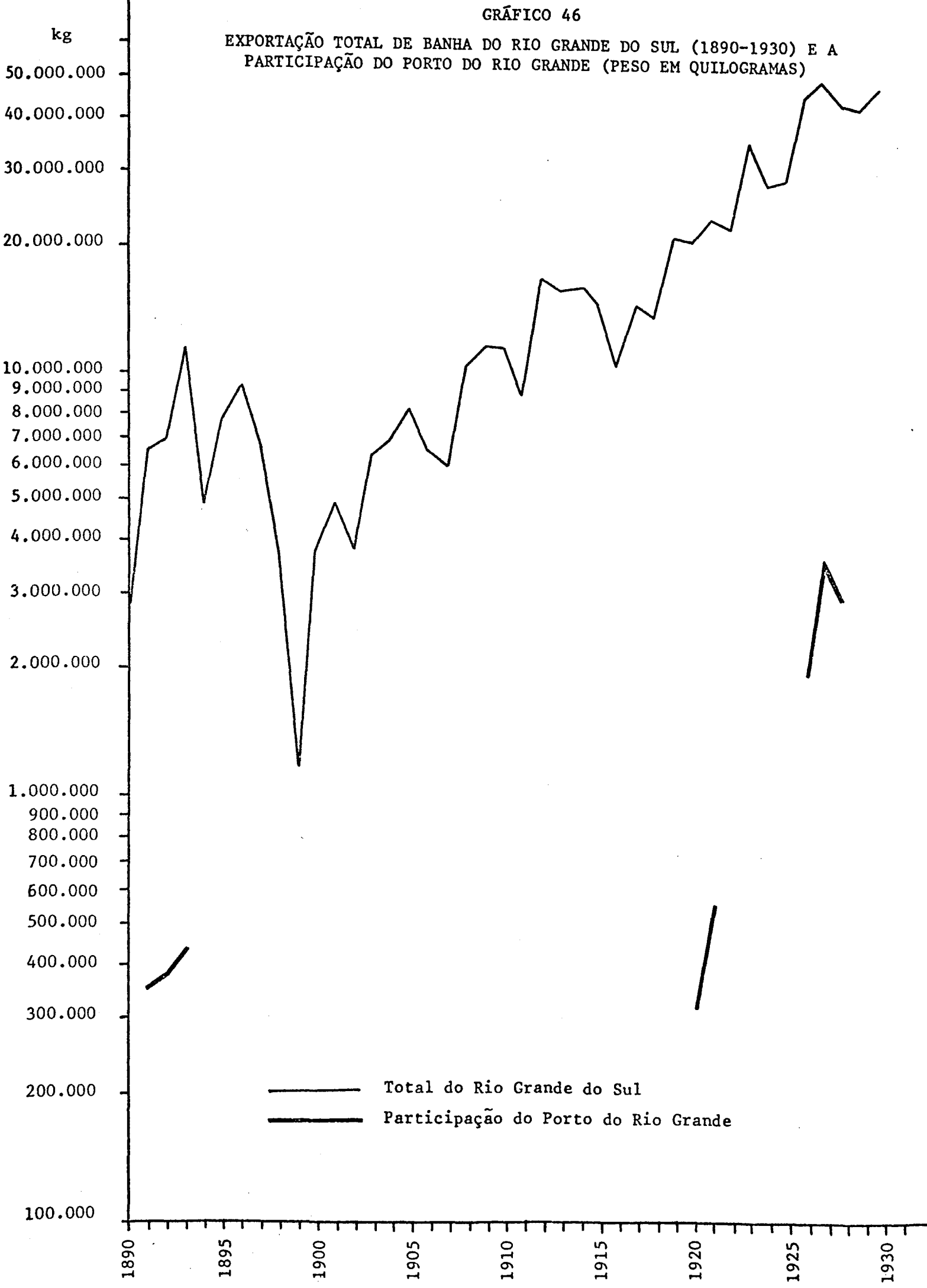


FONTE: Tabela XXII.d.

GRÁFICO 45
EXPORTAÇÃO TOTAL DE CARNE CONGELADA DO RIO GRANDE DO SUL E A
PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (VALOR EM MIL RÊIS)
(1919-1930)

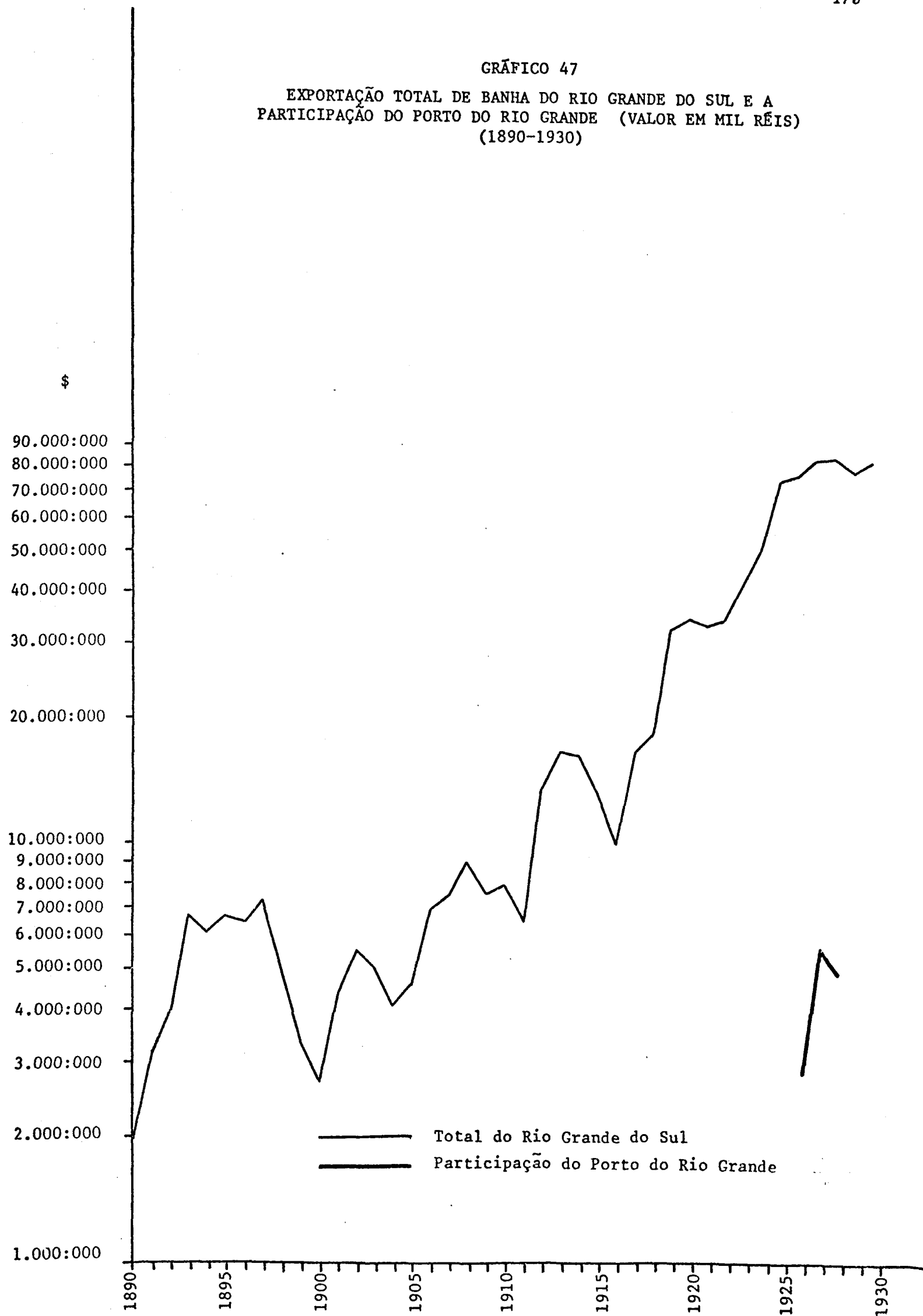


FONTE: Tabela XXII.d.

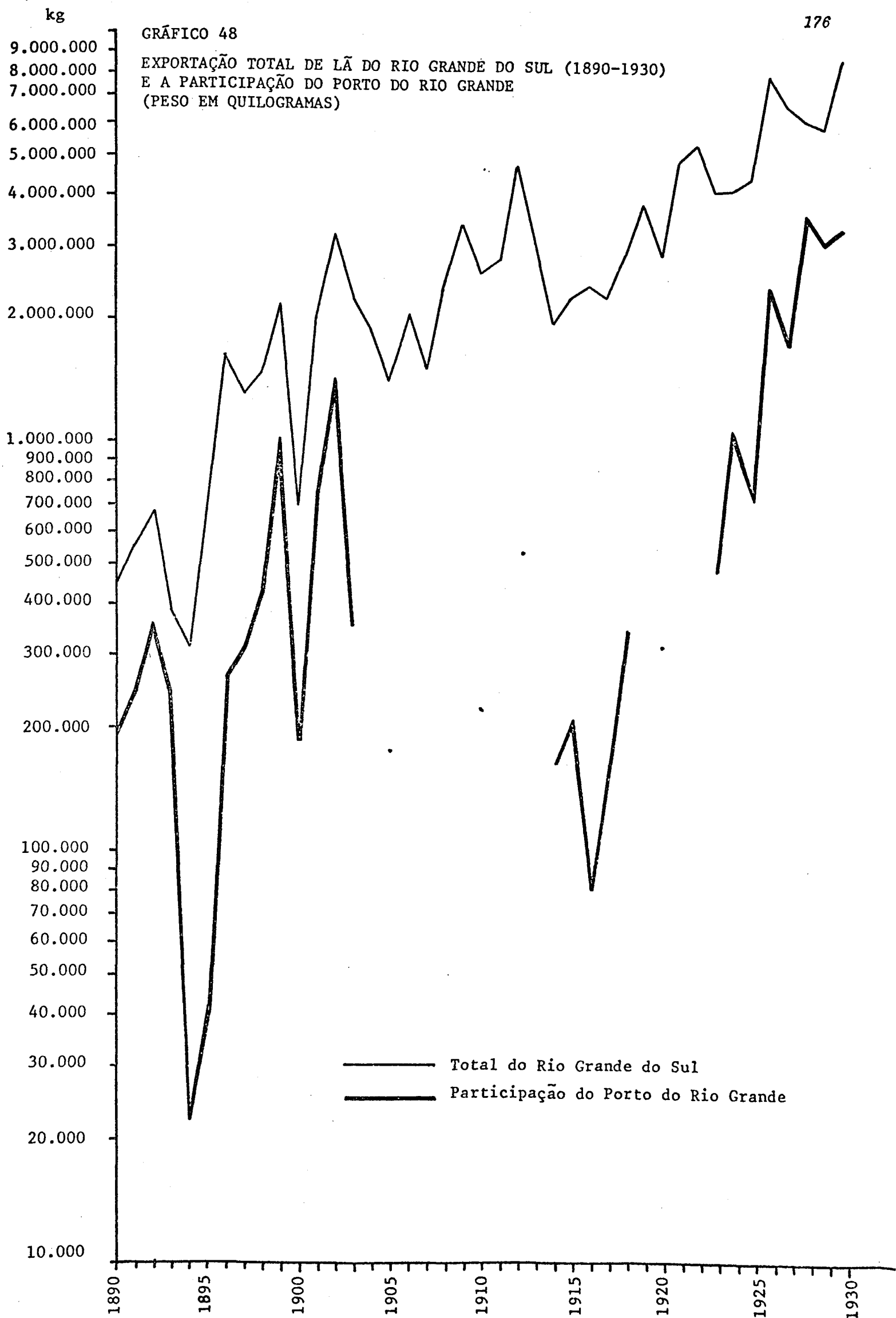


FONTE: Tabela XXII.e.

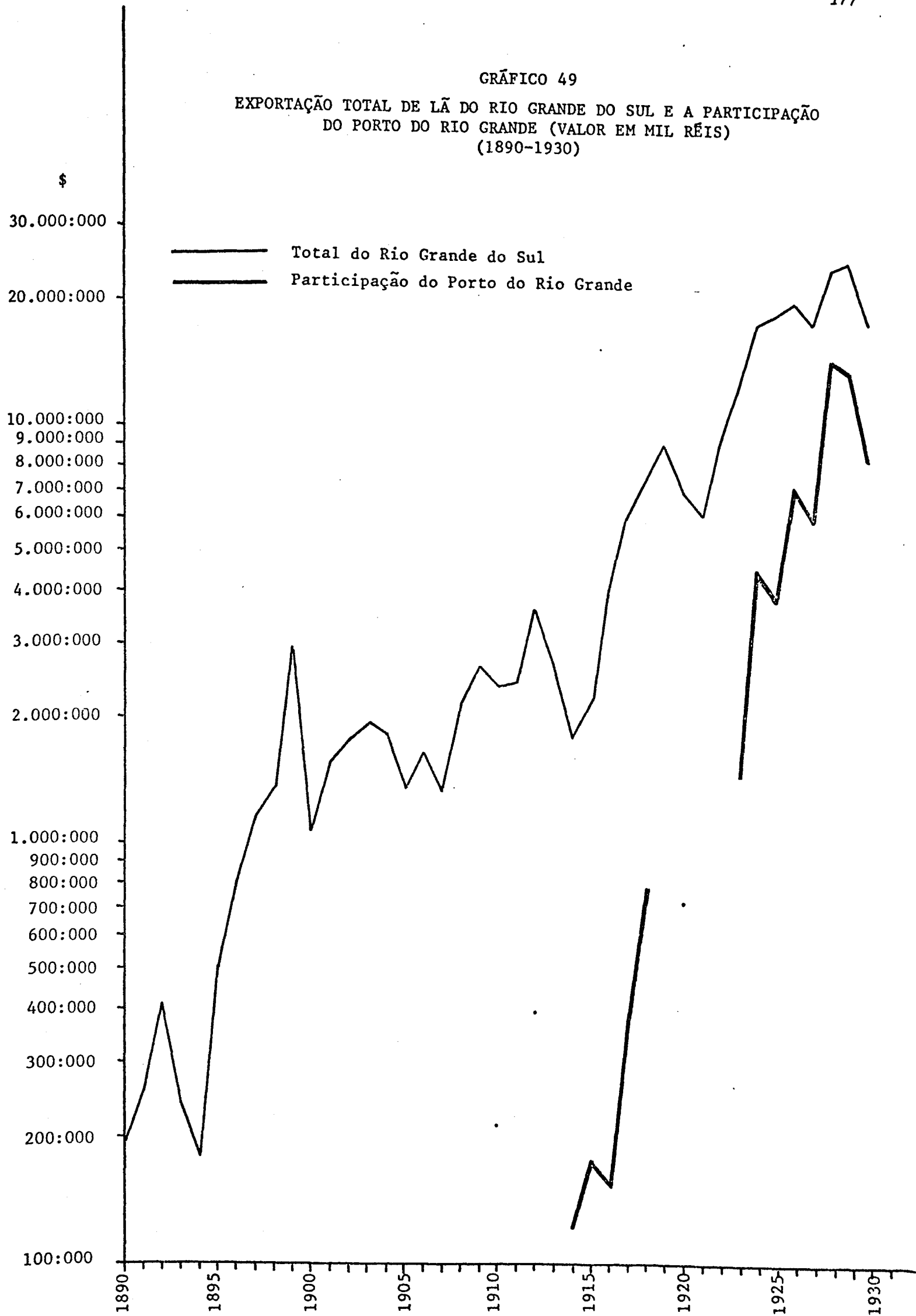
GRÁFICO 47
EXPORTAÇÃO TOTAL DE BANHA DO RIO GRANDE DO SUL E A
PARTICIPAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE (VALOR EM MIL RÉIS)
(1890-1930)



FONTE: Tabela XXII-e.



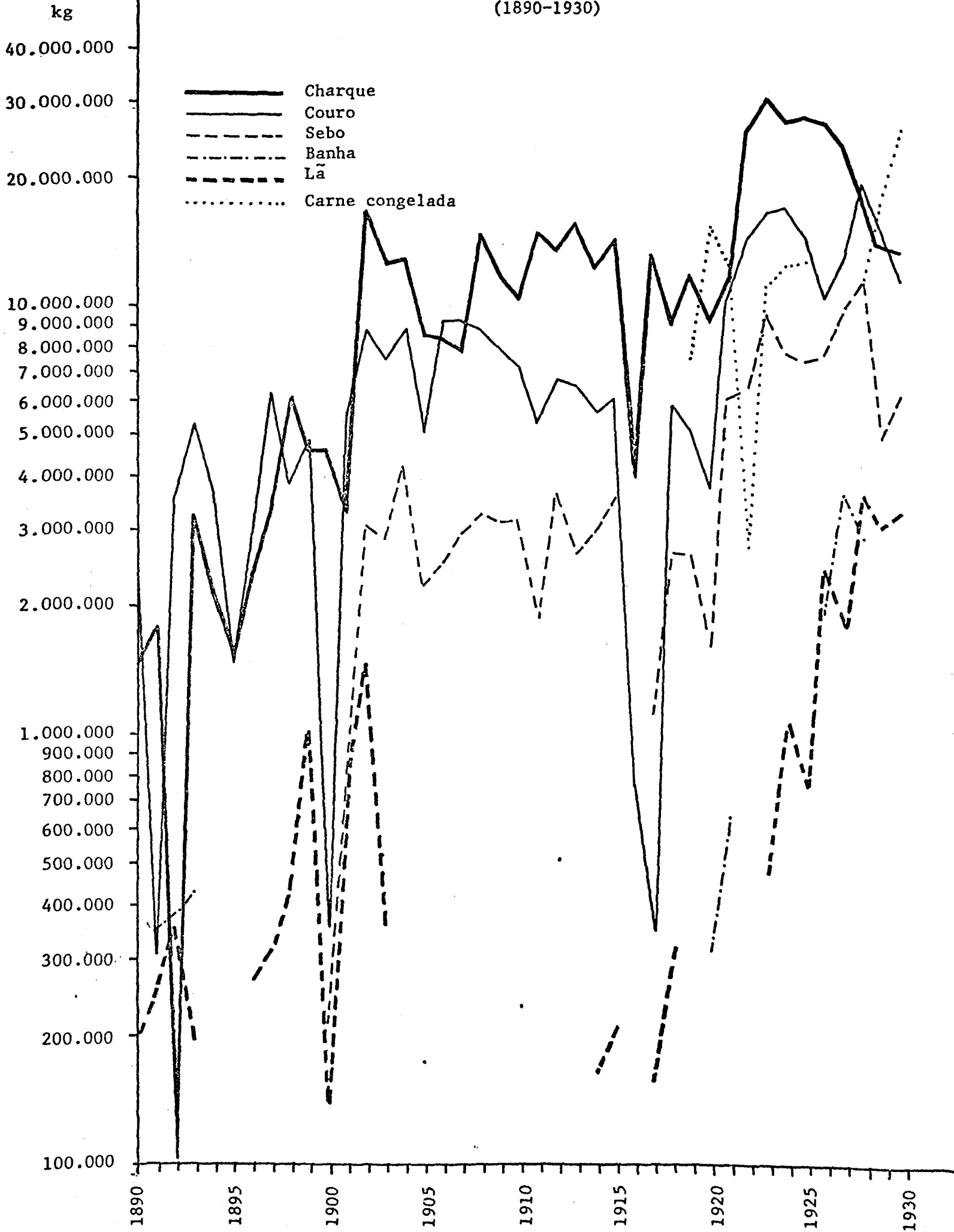
FONTE: Tabela XXII-f.



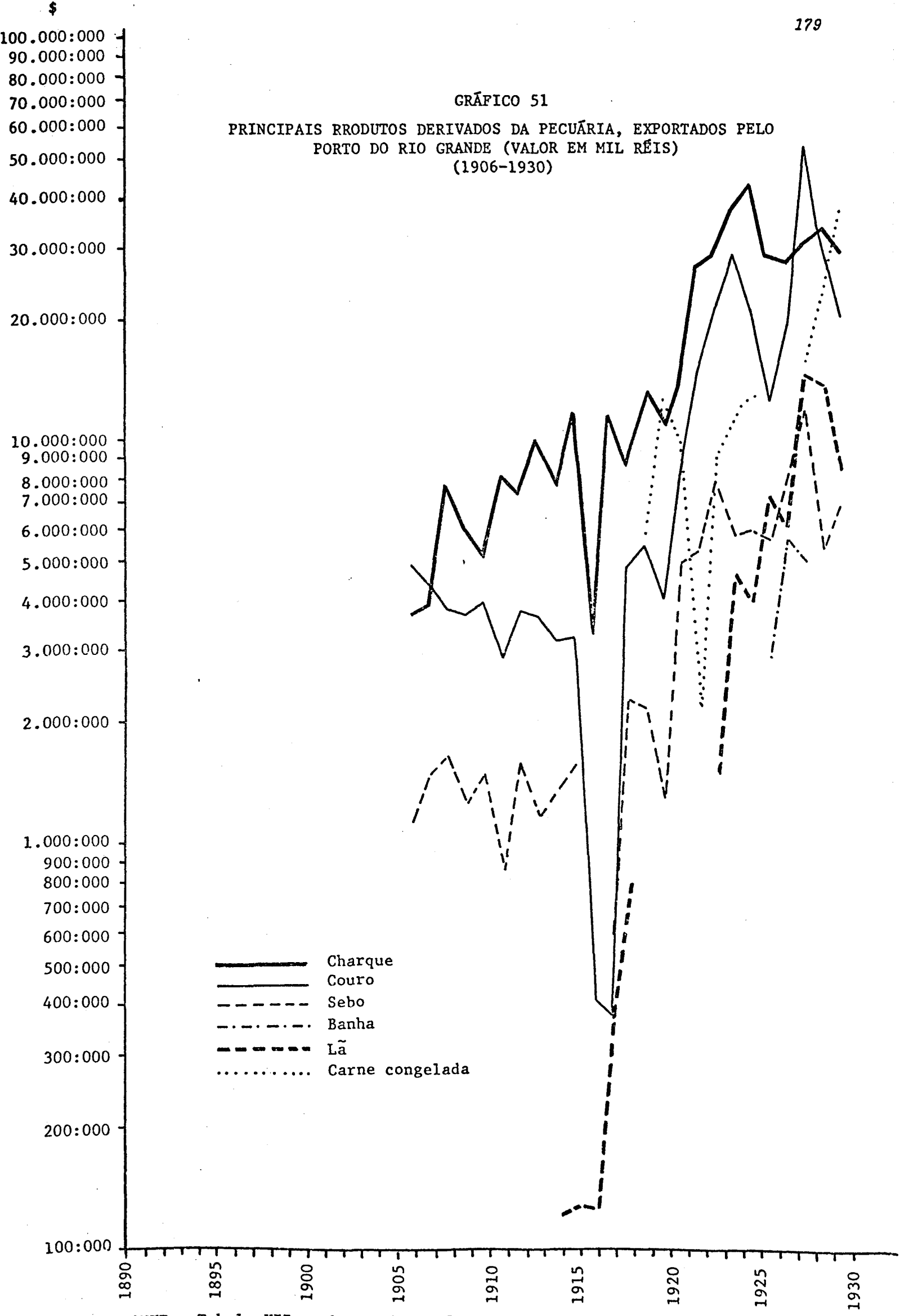
FONTE: Tabela XXII.f.

GRÁFICO 50

PRINCIPAIS PRODUTOS DERIVADOS DA PECUÁRIA EXPORTADOS
PELO PORTO DO RIO GRANDE (PESO EM QUILOGRAMAS)
(1890-1930)

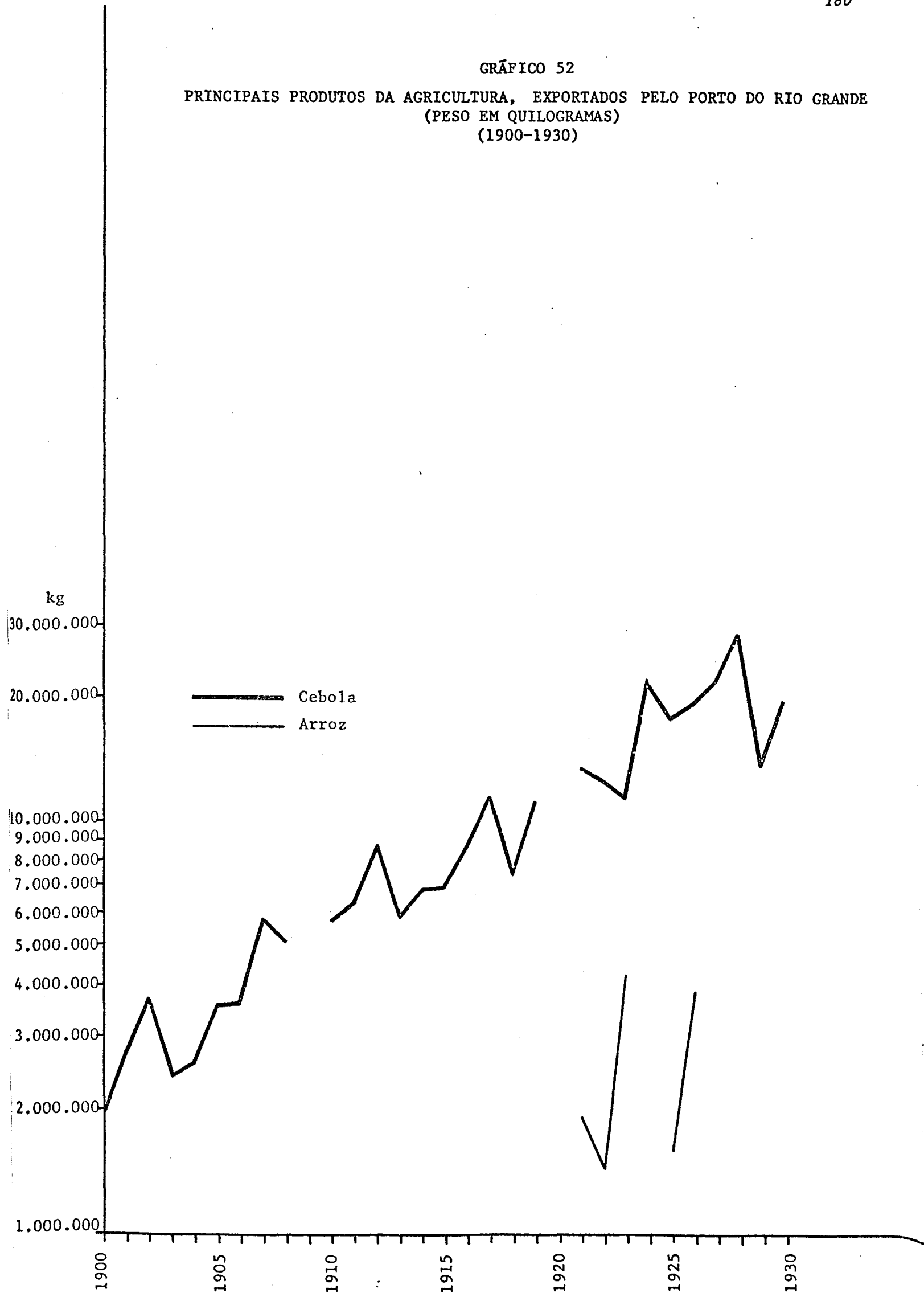


FONTE: Tabela XXII.a, b, c, d, e, f.



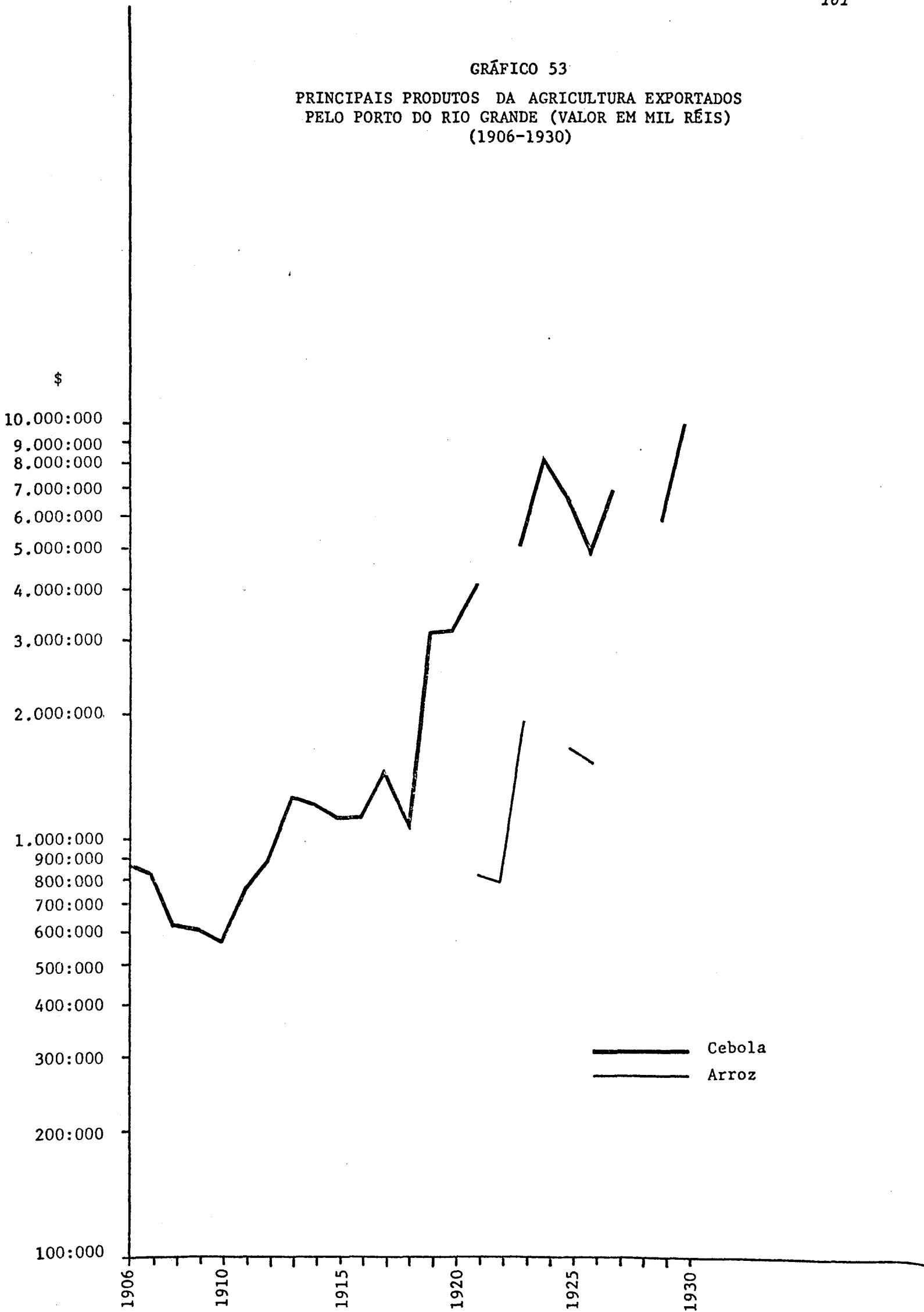
FONTE: Tabela XII.a, b, c, d, e, f.

GRÁFICO 52
PRINCIPAIS PRODUTOS DA AGRICULTURA, EXPORTADOS PELO PORTO DO RIO GRANDE
(PESO EM QUILOGRAMAS)
(1900-1930)



Fonte: Tabela XXIII.a. b.

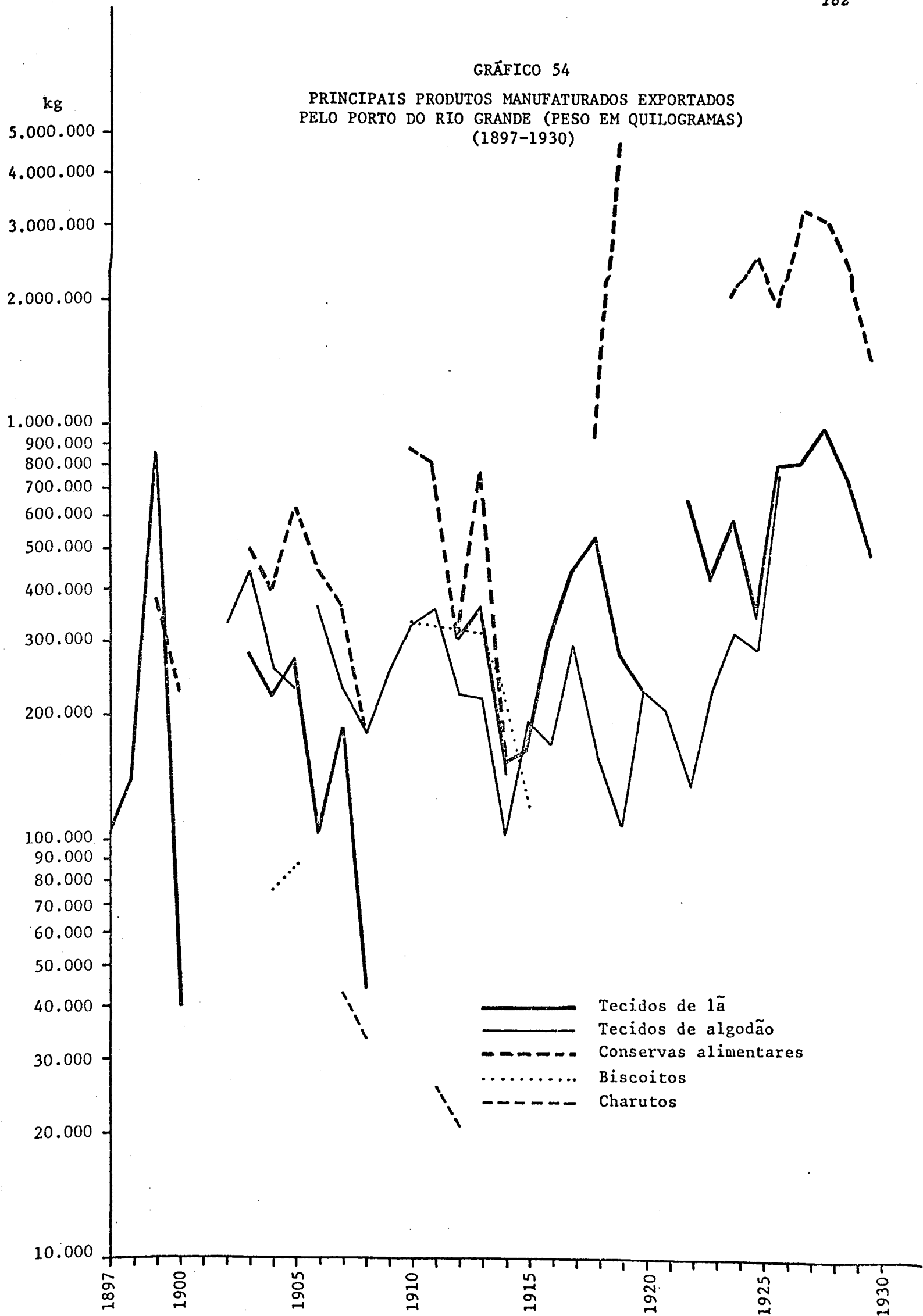
GRÁFICO 53
PRINCIPAIS PRODUTOS DA AGRICULTURA EXPORTADOS
PELO PORTO DO RIO GRANDE (VALOR EM MIL RÉIS)
(1906-1930)



FONTE: Tabela XXIII.a, b.

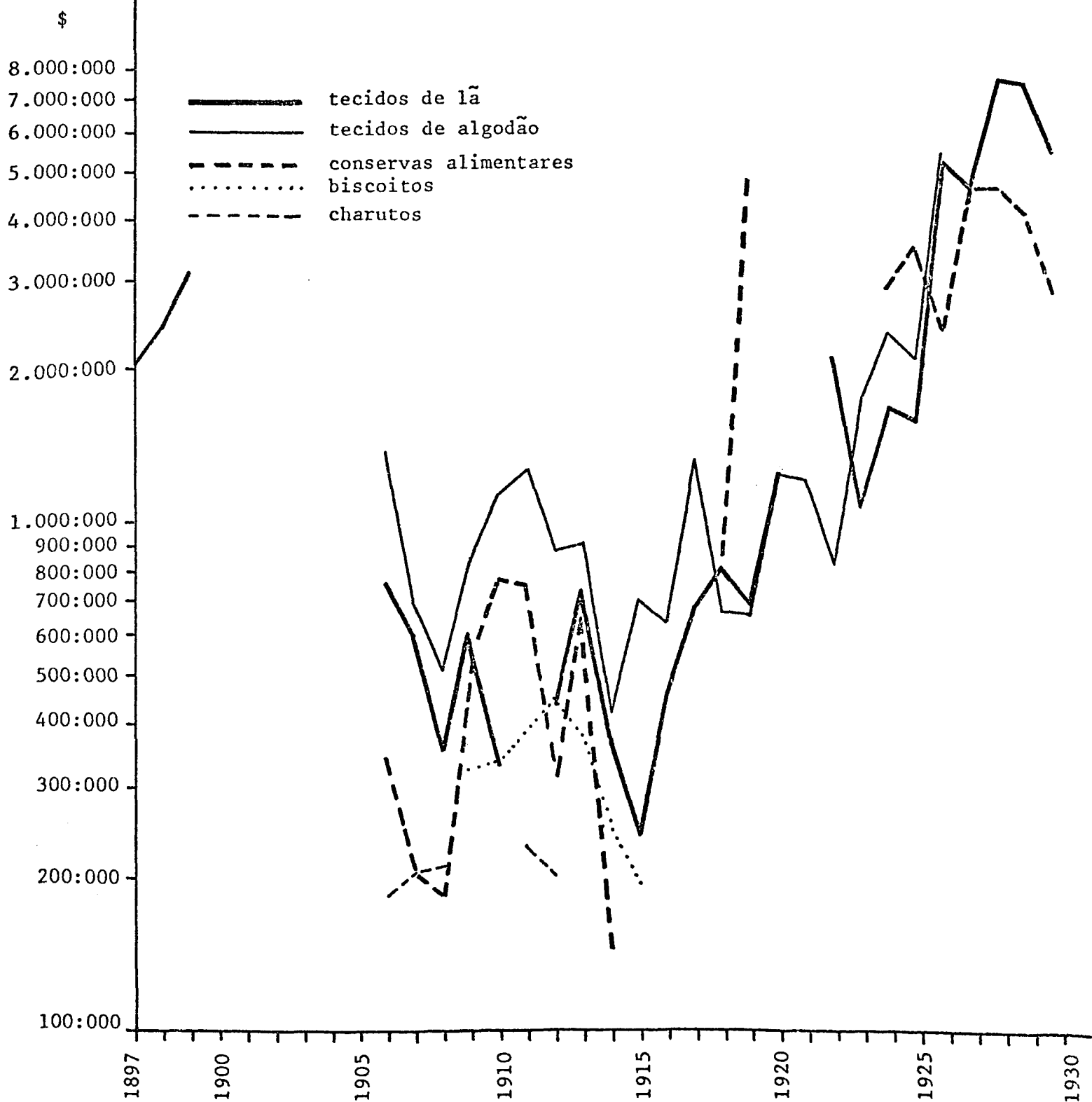
GRÁFICO 54

PRINCIPAIS PRODUTOS MANUFATURADOS EXPORTADOS
PELO PORTO DO RIO GRANDE (PESO EM QUILOGRAMAS)
(1897-1930)



FONTE: Tabela XXIV. a, b, c, d, e.

GRÁFICO 55
PRINCIPAIS PRODUTOS MANUFATURADOS EXPORTADOS
PELO PORTO DO RIO GRANDE (VALOR EM MIL RÉIS)
(1897-1930)



FONTE: Tabela XXIV.a, b, c, d, e.

METROLOGIA

O período abrangido pelo trabalho é posterior à adoção por parte do governo brasileiro do sistema decimal, sendo o peso utilizado o quilograma e, em certos relatórios, a tonelada.

Dois pesos que aparecem em certos Balanços e Balancentes Definitivos da Receita e Despesa Estadual e Relatórios da Secretaria de Negócios da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul são a arroba e o litro.

Para a arroba, não houve problema, pois seu peso era equivalente a 14,745.60 kg, arredondado sempre para 15 kg, sendo facilmente convertido para quilogramas.

Quanto ao litro, a conversão se torna impossível, pois variava o peso conforme o produto.

Para as embarcações, o termo calado era empregado, significando a distância vertical da quilha do navio à linha de flutuação ou o espaço ocupado pelo navio dentro da água. Na verdade, é unidade de medida lenear inglesa, equivalente aproximadamente a 30,48 cm.

GLOSSÁRIO

Arroba - Peso de 32 arratêis ou de um quarto de quintal, igual a 14,688 quilogramas. Medida antiga para líquidos, equivalente a um almu-
de (16,8 litros), ou mais, segundo as localidades.

Aspa - Chifre, guampã.

Badana - Peça de couro curtido, que se coloca sobre os pelegos, como for-
ro, nos arreios campeiros. Em português, couro curtido, dondena-
turalmente procede o termo original.

Barcaça - Grande barca. Barco devidamente aparelhado para o serviço de
virar a quilha das embarcações.

Batelão - Grande barca para transporte de cousas muito pesadas.

Barrigueira - Cilha. Peça do arreamento campeiro que, passando pela bar-
riga ou tórax do animal, prende o serigote ou lombinho pelo tra-
vessão.

Cãbrea flutuante - Máquina para erguer materiais nas construções ou gran-
des pesos.

Calado - Distância vertical da quilha do navio à linha de flutuação; es-
paço ocupado pelo navio dentro da água.

Chata - Barcaça larga e pouco funda.

Cherga - Manta de lã que se coloca no lombo do animal logo abaixo da ca-
rona, quando se encilha.

Capatazia - Taxa alfandegária sobre mercadorias estrangeiras que passam
pelos portos.

Draga - Instrumento ou máquina que serve para limpar o fundo dos rios,
mares e lagos.

Linhote - Trave ou viga que vai de uma parede a outra de um edifício para as segurar.

Molhe - Paredão construído no mar para servir de cais acostável ou para quebrar a impetuosidade das vagas.

Rebocador - Navio pequeno que se emprega para rebocar navios de maior calado.

Restinga - Banco de areia no mar alto; terreno de litoral, arenoso e salino, onde vegetam plantas herbáceas e arbustivas características desses lugares.

Quilha - Peça forte de madeira, que se estende da proa à popa do navio, na parte inferior do casco; querena.

ANEXO

Getúlio Vargas, analisando a situação na sua Mensagem de 1928, assim comenta:

Como se vê, ainda é muito avultado o número de mercadorias que dão preferência ao Porto de Montevidéu, sobre o do Rio Grande, para a exportação. Não tem fundamento a afirmativa, aliás vaga e insegura, de que a elevação dos fretes portuários cobrados pelo Estado seja a causa de tal preferência. Esses fretes, já reduzidos ao mínimo possível, não influem sobre o deslocamento de parte de nossa exportação, que se faz por via platina.

As causas são mais complexas e exigem o emprego de medidas que escapam em sua maior parte, a alçada do Governo do Estado.

Tomando por base 1.000 toneladas de couro a transportar pelo Porto do Rio Grande e pelo de Montevidéu, teremos as seguintes despesas:

| | |
|--|-------------|
| via Porto do Rio Grande | 77:142\$000 |
| via Porto de Montevidéu | 42:856\$000 |
| excesso pelo Porto do Rio Grande | 34:286\$000 |

No carregamento dessas mil toneladas, as despesas com as taxas portuárias são, apenas, de RS. 3:337\$000, ou 5% relativamente ao frete do Rio Grande, ao passo que a diferença total das despesas entre os dois portos é de 60%.

Abatidas as taxas portuárias teríamos:

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| frete em Rio Grande | 77:142\$000 |
| menos taxa portuária | 3:337\$000 |
| | 73:805\$000 |
| frete em Montevidéu | 42:856\$000 |
| diferença contra Rio Grande | 30:949\$000 |

As diferenças de fretes em tão grande proporção não podem ser levadas à conta das taxas portuárias. Os quadros anexos ao final desta Mensagem, illustram as informações constantes da mesma.

As despesas que oneram os navios no Porto do Rio Grande são mais de natureza federal do que estadual. Figurando um navio que ali chegasse, descarregando 1.000 toneladas de mercadorias e carregando outro tanto, teria de pagar as seguintes despesas não portuárias:

| | |
|------------------------------------|------------|
| praticagem da barra (federal) | 1:305\$000 |
| impostos de pharoês (federal) | 775\$000 |
| desembaraço alfandegário (federal) | 200\$000 |
| taxa de caridade (federal) | 50\$000 |
| carta de saúde (federal) | 20\$000 |
| selo de frete (federal) | 508\$000 |
| selo para licença (federal) | 90\$000 |

E enquanto nós aguardamos a continuação dos ramais ferroviários, cuja construção foi suspensa há oito anos, o Uruguai procura, inteligenemente, de acordo com os seus interesses econômicos, lançar novas férreas para captar o trânsito da nossa produção.

As causas do desvio de tantas toneladas de mercadorias, porém, são várias e podem ser assim condensadas:

1 - O barateamento dos fretes em Montevidéo, pela maior quantidade de carga de retorno, relativamente ao do Rio Grande.

2 - A economia de tempo no transporte terrestre, pelo melhor aparelhamento ferroviário platino, relativamente ao nosso, e que sómente poderá ser sanado pela conclusão dos ramais ferroviários da União, cuja construção foi suspensa.

3 - O custo menor do transporte pela diferença de fretes e impostos e a adoção de tabelas diferenciais, nas estradas de ferro uruguaias.

4 - As despesas que oneram o Porto do Rio Grande, principalmente com os impostos e taxas federais, como acima ficou referido.

5 - A possibilidade do contrabando, no transporte pelas fronteiras, burlando muitas vezes o fisco no pagamento dos impostos.

A enumeração dessas causas deixa logo entrever que não é fácil removê-las.

Contudo, um esforço lento, mas continuado, vai, progressivamente, melhorando a situação.

Além desse trabalho e para coroar o plano de amparo e defesa da produção do Estado, é necessário conseguir a redução dos fretes marítimos, no transporte entre o Porto do Rio Grande e o de outros portos do Brasil.

Realmente, não se justifica que empresas subvencionadas para fazer a navegação de cabotagem, cobrem fretes mais caros de certas mercadorias no tráfego entre os portos do Rio Grande e Rio de Janeiro, relativamente aos que são cobrados entre esse último porto e o de Montevidéo.

BIBLIOGRAFIA

1.- Fontes manuscritas, datilografadas e mimeografadas

ARQUIVO HISTÓRICO DO RIO GRANDE DO SUL. *Grupo de correspondência, maços 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, e 55.* Porto Alegre, [Manuscritos].

____. *Documentação avulsa da Fazenda.* Porto Alegre, [Manuscritos].

____. *Estatística, anos de 1909 e 1918.* Porto Alegre, [Datilografados].

____. *Grupo Marinha, Caixas 549 e 564.* Porto Alegre, [Manuscritos].

COMISSÃO DE OBRAS DA BARRA E PORTO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatórios.* Rio Grande, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1900, 1901, 1902, 1903, 1906. [Manuscritos, depositados no Arquivo da PORTOBRÁS S.A.].

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO. *Relatórios.* Rio Grande, 1914, 1924, 1925, 1926, 1927. [Datilografados, depositados no Arquivo da PORTOBRÁS S.A.].

FISCALIZAÇÃO DAS OBRAS DO PORTO DO RIO GRANDE DO SUL. *Relatório.* Rio Grande, 1912. [Manuscrito, depositado no Arquivo da PORTOBRÁS S.A.].

INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. *Relatórios.* Rio Grande, 1929, 1930. [Datilografados, depositados no Arquivo da PORTOBRÁS S.A.].

INSPETORIA DO PORTO DO RIO GRANDE. *Relatório.* Rio Grande, 1928. [Datilografado, depositado no Arquivo da PORTOBRÁS S.A.].

SOUZA, José M.L. Santos. *Gênese de um superporto.* Rio Grande, s.ed.d. 36 p. [Mimeografado].

2 - Fontes impressas

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Directoria de Estatística Comercial. Comércio exterior do Brasil, 1910, 1911 e 1912.* Paris, Société Générale d'Impression, 1914. 949 p.

____. *Directoria de Estatística Comercial. Comércio exterior do Brasil, 1910, 1911, 1912, 1913 e 1914.* Paris, Société Générale d'Impression, 1915. 2 v. ⇒

_____. Directoria de Estatística Comercial. *Comercio exterior do Brasil* (resumo por mercadorias). Movimento marítimo. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1916. 112 p.

_____. *Comercio exterior do Brasil. Importação. Exportação. Movimento marítimo. Anos de 1913, 1915, 1916, 1917 e 1918.* Rio de Janeiro, Oficinas da Estatística Comercial, 1923. 2 v.

_____. *Comercio exterior do Brasil. Importação. Exportação. Movimento marítimo. Anos de 1916, 1917, 1918, 1919 e 1920.* Rio de Janeiro, Oficinas da Estatística Comercial, 1921. 125 p.

_____. *Comercio exterior do Brasil. Importação. Exportação. Movimento marítimo. Anos de 1918, 1919, 1920, 1921 e 1922.* Rio de Janeiro, Oficinas da Estatística Comercial, 1923. 201 p.

_____. *Comercio exterior do Brasil. Importação. Exportação. Movimento marítimo. Anos de 1919, 1920, 1921, 1922, 1923.* Rio de Janeiro. Oficinas da Estatística Comercial, 1924. 205 p.

_____. *Relatorios anuais de 1892 a 1918.* Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1892-1918. [46 v.]

CASTILHOS, Julio Prates de. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1895.* Porto Alegre, Typographia de Cesar Reinhardt, 1895. 26 p.

_____. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1896.* Porto Alegre, Typographia de Cesar Reinhardt, 1896. 29 p.

_____. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1897.* Porto Alegre, Typographia de Cesar Reinhardt, 1897. 33 p.

GONÇALVES, Carlos Barbosa. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1908.* Porto Alegre, Officinas Graphics da Livraria do Globo, 1908. 64 p.

_____. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1909.* Porto Alegre, Officinas Graphics da Livraria do Globo, 1909. 53 p.

_____. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1910.* Porto Alegre, Officinas Graphics da Livraria do Globo, 1910. 43 p.

_____. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1911.* Porto Alegre, Officinas Graphics da Livraria do Globo, 1912. 53 p.

_____. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1911.* Porto Alegre, Officinas Graphics da Livraria do Globo, 1912. 67 p.

MACHADO, Salvador Ayres Pinheiro. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1916.* Porto Alegre, A Federação, 1916. 49 p.

MEDEIROS, Antonio Augusto Borges de. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1898.* Porto Alegre, A Federação, 1898. 36 p.

_____. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1899.* Porto Alegre, A Federação, 1900. 42 p.

_____. *Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1900.* Porto Alegre, A Federação, 1901. 44 p.

- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1901.
Porto Alegre, A Federação, 1901. 39 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1902.
Porto Alegre, A Federação, 1902. 51 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1903.
Porto Alegre, A Federação, 1903. 33 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1904.
Porto Alegre, A Federação, 1904. 40 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1905.
Porto Alegre, A Federação, 1905. 32 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1906.
Porto Alegre, A Federação, 1906. 32 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1907.
Porto Alegre, A Federação, 1907. 45 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1913.
Porto Alegre, A Federação, 1913. 82 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1914.
Porto Alegre, A Federação, 1914. 66 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1915.
Porto Alegre, A Federação, 1915. 48 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1917.
Porto Alegre, A Federação, 1917. 112 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1918.
Porto Alegre, A Federação, 1918. 77 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1919.
Porto Alegre, A Federação, 1919. 67 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1920.
Porto Alegre, A Federação, 1920. 118 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1921.
Porto Alegre, A Federação, 1921. 136 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1922.
Porto Alegre, A Federação, 1922. 116 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1923.
Porto Alegre, A Federação, 1923. 102 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1924.
Porto Alegre, A Federação, 1924. 95 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1925.
Porto Alegre, A Federação, 1925. 82 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1926.
Porto Alegre, A Federação, 1926. 143 p.

_____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1927. Porto Alegre, A Federação, 1927. 143 p.

RIO GRANDE DO SUL. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, Carlos Echenique, 1910. 20 p.

_____. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, Carlos Echenique, 1911. 22 p.

_____. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, Globo, 1913. 197 p.

_____. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, Casa de Correção, 1914. 55 p.

_____. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, Casa de Correção, 1915. 212 p.

_____. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, A Federação, 1916. 238 p.

_____. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, A Federação, 1917. 338 p.

_____. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, A Federação, 1918. 152 p.

_____. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, A Federação, 1919. 278 p.

_____. Relatório da Repartição de Estatística. Porto Alegre, A Federação, 1920. 263 p.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria dos Negocios da Fazenda. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Julio Prates de Castilhos, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul em 5/9/1893, pelo Secretario Possidonio M. da Cunha Jr. Porto Alegre, A Federação, 1893. 27 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Julio Prates de Castilhos, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 8/9/1894, pelo Secretario Possidonio M. da Cunha Jr. Porto Alegre, A Federação, 1894. 34 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Julio Prates de Castilhos, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/7/1895, pelo Secretario Possidonio M. da Cunha Jr. Porto Alegre, A Federação, 1895. 137 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Julio Prates de Castilhos, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em junho de 1896, pelo Secretario Possidonio M. da Cunha Jr. Porto Alegre, A Federação, 1896. 87 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Julio Prates de Castilhos, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/7/1897, pelo Secretario Dr. João Abbott. Porto Alegre, Emilio Wiedemann & Filhos, 1897. 13 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/7/1898, pelo Secretario José de Almeida Martins Costa Jr. Porto Alegre, A Federação, 1898. 47 p.

- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/7/1899, pelo Secretario José de Almeida Martins Costa Jr. Porto Alegre, A Federação, 1899. 37 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 15/8/1900, pelo Secretario José de Almeida Martins Costa Jr. Porto Alegre, Emilio Wiedman & Filhos, 1900. 47 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 15/8/1901, pelo Secretario José de Almeida Martins Costa Jr. Porto Alegre, A Federação, 1901. 37 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 15/8/1902, pelo Secretario José de Almeida Martins Costa Jr. Porto Alegre, A Federação, 1902. 52 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 4/8/1903, pelo Secretario Dr. João Abbott. Porto Alegre, Emilio Wiedmann & Filhos, 1903. 57 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/8/1904, pelo Secretario Dr. João Abbott. Porto Alegre, Emilio Wiedmann & Filhos, 1904. 65 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/7/1905, pelo Secretario Dr. José Barbosa Gonçalves. Porto Alegre, Echenique Irmãos & Cia., 1905. 61 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 10/9/1906, pelo Secretario Dr. José Barbosa Gonçalves. Porto Alegre, Echenique Irmãos & Cia., 1906. 27 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 4/8/1907, pelo Secretario Dr. José Barbosa Gonçalves. Porto Alegre, Echenique Irmãos & Cia., 1907. 79 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/7/1908, pelo Secretario, Dr. Alvaro Baptista. Porto Alegre, Globo, 1908. 126 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 3/9/1909, pelo Secretario, Dr. Alvaro Baptista. Porto Alegre, A Federação, 1909. 2 v.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 25/8/1910, pelo Secretario, Dr. Candido José de Godoy. Porto Alegre, Globo, 1910. 165 p.
- ____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 19/8/1911, pelo Secretario Dr. Candido José de Godoy. Porto Alegre, Globo, 1911. 167 p. ⇒

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 19/8/1912, pelo Secretário, Dr. Candido José de Godoy. Porto Alegre, Globo, 1912. 177 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 23/7/1913, pelo Secretário, Dr. Octavio F. da Rocha. Porto Alegre, A Federação, 1913. 181 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/8/1914, pelo Secretário, Dr. Octavio F. da Rocha. Porto Alegre, A Federação, 1914. 383 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/8/1915, pelo Secretário, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves, Porto Alegre, A Federação, 1915. 2 v.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 31/8/1916, pelo Secretário Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1916. 2 v.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 21/7/1917, pelo Secretário, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1917. 633 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em julho de 1918, pelo Secretário, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1918. 635 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo Secretário, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1919. 443 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul em julho de 1920, pelo Secretário Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1920. 300 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em agosto de 1921, pelo Secretário, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1921. 300 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em julho de 1922, pelo Secretário, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1922. 424 p.

_____. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em agosto de 1923, pelo Secretário, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1923. 2 v.

- _____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 5/8/1924, pelo Secretario, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1924. 178 p.
- _____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 3/8/1925, pelo Secretario, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1925. 2 v.
- _____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 3/8/1925, pelo Secretario, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1926. 2 v.
- _____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 25/7/1927, pelo Secretario, Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Porto Alegre, A Federação, 1927. 2 v.
- _____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getulio Dornelles Vargas, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 15/8/1928, pelo Secretario, Dr. Firmino Paim Filho. Porto Alegre, A Federação, 1929. 2 v.
- _____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getulio Dornelles Vargas, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 15/8/1929, pelo Secretario, Dr. Firmino Paim Filho. Porto Alegre, A Federação, 1930. 2 v.
- _____. Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getulio Dornelles Vargas, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, em 27/8/1930, pelo Secretario, Dr. João Simplicio A. de Carvalho. Porto Alegre, A Federação, 1931. 2 v.
- _____. Secretaria da Fazenda. Balanços e Balancetes Definitivos da Receita e Despesa Estadual. Porto Alegre, 1888-1941, [32 v.]
- VARGAS, Getulio Dornelles. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1928. Porto Alegre, A Federação, 1928. 83 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1929. Porto Alegre, A Federação, 1929. 102 p.
- _____. Mensagem enviada a Assembleia dos Representantes do Estado em 1930. Porto Alegre, 1930. 107 p.

3 - Obras de História

- BARRETO, Abeillard. *Bibliografia sul-riograndense*. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, 1973-1976. 2 v.
- CHAVES, Antonio José Gonçalves. Memorias economo-politicas. *Revista do Instituto Historico e Geografico do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre (4):3-358, 1922. 358 p.

DOBB, Maurice. *A evolução do capitalismo*. Trad. Affonso Blacheyere. 3.ed. Rio de Janeiro, Zahar, 1973. 488 p.

DOMINGUES, Hercílio Luz. *Notas sobre a evolução econômica do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Globo, 1929. 242 p.

_____. *Contribuição ao estudo do regime de portos e o exemplo do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, A Federação, 1927. 121 p.

DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da Província de São Pedro do Sul*. Rio Grande, Biblioteca Riograndense, 1927. 204 p.

FERREIRA FILHO, Artur. *História geral do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Globo, 1958. 183 p.

FERREIRA FILHO, Artur. *História geral do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Globo, 1958. 183 p.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1968. 382 p.

LAYTANO, Dante de. *Legado luso-açoriano na formação do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Instituto Nacional de Educação e Pesquisas Educacionais, 1974. 85 p.

WESTPHALEN, Cecília Maria. Navios e mercadorias no Porto de Paranaguá nos meados do século XIX. *Revista de História*. São Paulo, (35):449-523, 1971. Número especial dos Anais do V Simpósio Nacional de Professores Universitários de História. Portos, rotas e comércio.

_____. Paranaguá e o Rio da Prata no século XIX. *Boletim da Universidade Federal do Paraná*. Departamento de História. Curitiba (15):21-54, 1972.

_____. O Porto de Paranaguá e as flutuações da economia ocidental no século XIX. *Boletim da Universidade Federal do Paraná*. Departamento de História. Curitiba(20):49-63, 1973.

_____. O Porto de Paranaguá no ano de 1926. *Boletim da Universidade Federal do Paraná*. Departamento de História. Curitiba (2):1-47, 1952.

4 - Obras de Metodologia

BESSELAAR, José Van den. *Introdução aos estudos históricos*. 3. ed. São Paulo, Herder, 1968. 340 p.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. & BRIGNOLI, Héctor Perez. *Os métodos da História*. Trad. João Maia. Rio de Janeiro, Graal, 1979. 530 p.

CASTRO, Cláudio de Moura. *Estrutura e apresentação de publicações científicas*. São Paulo, McGraw-Hill do Brasil, 1976. 70 p.

GLENISSON, Jean. *Iniciação aos estudos históricos*. 2. ed. São Paulo, Difel, 1977. 370 p.

- LITTON, Gaston. *A pesquisa bibliográfica em nível universitário*. Trad. Terezine Arantes Ferraz. São Paulo, McGraw Hill do Brasil, 1985. 188 p.
- RODRIGUES, José Honório. *A pesquisa histórica no Brasil*. 3. ed. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1978. 306 p.
- _____. *Teoria da História do Brasil*. 4. ed. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1978. 500 p.

5 - Obras diversas

- BICALHO, Honório. *Melhoramento da barra do Rio Grande*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1883. 135 p.
- DICIONÁRIO-MOR da Língua Portuguesa. São Paulo, Pedagógica Brasileira, s.d. 4 v.
- ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1959. v. 34.
- FURTADO, Celso. *Teoria e política do desenvolvimento econômico*. Lisboa, Dom Quixote, s.d. 384 p.
- GIDE, Charles. *Compêndio d'economia política*. 16. ed. Porto Alegre, Globo, 1960. 580 p.
- LISBOA, Alfredo. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro, O Norte, s.d. 238 p.
- MARTINS, Ari. *Escritores do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul - Instituto Estadual do Livro, 1979. 636 p.
- MORAES, Luiz Carlos de. *Vocabulário sul-rio-grandense*. Porto Alegre, Globo, 1935. 228 p.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Trad. Leonam de Azeredo Penna. Belo Horizonte, Itatiaia, 1974. 215 p.
- VIEIRA, Eurípedes Falcão. *Geografia física do município do Rio Grande*. Rio Grande, Prefeitura Municipal do Rio Grande, 1970. 30 p.

6 - Periódicos

- ALMANAK literario e estatístico do Rio Grande do Sul. Rio Grande, Alfredo Ferreira Rodrigues, 1889-1917.
- ANUARIO do Estado do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Graciano A. de Azambuja, 1889-1912.